UNIVERSITE DE BORDEAUX

CROISIERE MARITIME
(et contrats voisins)

Christian le DESCHAULT de MONREDON

1976

grenoble

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547314_0021

UNIVERSITE DE BORDEAUX

CROISIERE MARITIME
(et contrats voisins)

LIBRARY
UNIVERSITY
BOOK

Christian le DESCHAULT de MONREDON

Thèse pour le doctorat d'état en droit
présentée et soutenue publiquement
le 11 décembre 1976
sous la présidence de M. Jacques TREILLARD

SERVICE DE REPRODUCTION DES THESES DE
L'UNIVERSITÉ DES SCIENCES SOCIALES DE GRENOBLE

UNIV.
LEIDEN
BIBL.

à Catherine

CROISIERE MARITIME

(et contrats voisins)

PRINCIPALES ABREVIATIONS

D. ——→ Dalloz

DC : Dalloz critique
DH : Dalloz hebdomadaire
DP : Dalloz périodique
DS : Dalloz Sirey

DET ou dr.Europ.transp. ——→ Droit européen des transports
European transports law

DMF ——→ Droit maritime français

Gaz. Pal. ——→ Gazette du Palais

J.C.P. ——→ Jurisclasseur périodique

J.M.M. ——→ Journal de la marine marchande

J.O. ——→ Journal officiel

Rev. fr. dr. aer. ——→ Revue française de droit aérien

Rev. gén. Air ——→ Revue générale de l'Air

Rev. trim. civ. ——→ Revue trimestrielle de droit civil

Rev. trim. com. ——→ Revue trimestrielle de droit commercial

S ——→ Sirey

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION 7

Notes 17

PREMIERE PARTIE

DEFINITION DE LA CROISIERE MARITIME 19

Chapitre I : La croisière maritime dans la loi du 18 juin 1966. 23

Section 1 : Les diverses formes de croisières maritimes. 25

§ 11 - Les croisières selon leur mode de conception. 26
§ 12 - Les croisières maritimes selon leur mode de réalisation. 30

Section 2 : Eléments caractéristiques de la croisière maritime au sens de la loi.

§ 21 - La croisière maritime est un voyage collectif. 34
§ 22 - La croisière maritime est un "voyage organisé proposé au public". 36
§ 23 - La croisière est "maritime". 38
§ 24 - La croisière maritime et les navires de ligne. 39
§ 25 - La croisière maritime et le titre de croisière. 40

Section 3 : Croisière maritime et passage. 43

§ 31 - L'objet du contrat. 45
§ 32 - L'objet du contrat de passage. 46
§ 33 - L'objet du contrat de croisière maritime. 48

Notes 53

Chapitre II : Croisières maritimes et contrats de voyages. 55

Section 1 : Les contrats de voyages en droit interne. 57

§ 11 - Le contrat de mandat. 58
§ 12 - Le contrat de transport. 61
§ 13 - Le contrat de commission de transport. 65
§ 14 - Le contrat d'entreprise. 66

Section 2 : La croisière en droit étranger. 71

§ 21 - Le droit italien. 72
§ 22 - Le droit belge. 75
§ 23 - Le droit suisse. 77
§ 24 - Le droit néerlandais. 78
§ 25 - Le droit des U.S.A. 80

Section 3 : La croisière maritime et la convention internationale relative au contrat de voyage (CCV). 85

§ 31 - La CCV et les diverses tendances relatives à l'interprétation du contrat passé entre une agence et son client. 87
§ 32 - Les deux types de contrat de voyage. 87
§ 33 - Le contrat d'organisation de voyage et ses rapports avec les contrats voisins. 89
§ 34 - La responsabilité de l'organisateur, dans le contrat d'organisation de voyage. 91

Notes 92

DEUXIEME PARTIE

ORIGINALITE DE LA CROISIERE MARITIME

95

Notes 100

Chapitre I : Le contrat de croisière maritime. 101

Section 1 : La représentation. 103

§ 11 - La représentation du client. 104
§ 12 - La représentation de l'organisateur. 104

Section 2 : Les obligations du croisiériste. 107

§ 21 - Obligation de payer le prix de la croisière maritime. 107
§ 22 - Les obligations du croisiériste, en relation avec le voyage. 111

Section 3 : L'organisateur de croisières maritimes. 115

§ 31 - Les agences de voyages. 116
§ 32 - L'entreprise de transports maritimes. 118

Section 4 : Solennité du contrat. 121

§ 41 - Le dessein de l'article 47. 122
§ 42 - Contrats solennels et contrats consensuels. 124
§ 43 - Absence de titre en matière de transport. 125

Notes 129

Chapitre II : Principe et fondement de la responsabilité de l'organisateur. 133

Section 1 : L'article 99 du code de commerce. 137

§ 11 - Controverses doctrinales relatives au fondement de l'article 99 du code de commerce. 137
§ 12 - Examen critique de l'usage des concepts de garantie et de responsabilité. 138

Section 2 : L'article 49 de la loi de 1966. 145

§ 21 - L'article 49 se situe dans une évolution générale de la responsabilité. 145
§ 22 - Les travaux parlementaires. 147
§ 23 - Nature de la règle posée par l'article 49 de la loi de 1966. 149

Notes 154

Chapitre III : La responsabilité de l'organisateur. 157

Section 1 : Les obligations de l'organisateur. 159

§ 11 - L'obligation d'organisation. 160
§ 12 - L'obligation d'assistance. 164

Section 2 : Responsabilités de l'organisateur. 167

§ 21 - La responsabilité du fait personnel dans l'article 48. 168
§ 22 - La garantie de l'organisateur dans l'article 48 de la loi. 169
§ 23 - Exonération de l'organisateur. 170

Notes 172

Chapitre IV : La garantie de l'organisateur. 173

Section 1 : Le principe de la garantie. 175

§ 11 - Positions doctrinales. 177
§ 12 - L'action directe du croisiériste. 179

Section 2 : Interprétation de l'article 49 de la loi. 183

§ 21 - Justification de l'alinéa 2 de l'article 49. 185
§ 22 - Fonctionnement de l'article 49. 186
§ 23 - Intérêt de l'interprétation. 188

Notes 192

TROISIEME PARTIE

INCIDENCE DU PASSAGE

193

Chapitre I : La responsabilité du transporteur. 197

Section 1 : La responsabilité du transporteur de personnes par mer. 199

§ 11 - Bref aperçu de l'histoire de la responsabilité du transporteur de personnes. 199
§ 12 - Esprit des textes en matière de transport non terrestre de personnes. 201
§ 13 - Le régime de la responsabilité du transporteur de personnes par mer. 204

Section 2 : Délimitation de la période contractuelle. 207

§ 21 - En droit terrestre. 208
§ 22 - En droit aérien. 208
§ 23 - En droit maritime. 210
§ 24 - La période contractuelle dans la croisière maritime. 213

Notes 215

Chapitre II : Responsabilité pour dommages causés à la personnes. 217

Section 1 : L'accident corporel. 219

§ 11 - Qu'est-ce qu'un préjudice moral. 220
§ 12 - La jurisprudence relative au préjudice moral. 221
§ 13 - Conclusion sur l'accident corporel selon l'article 37. 222

Section 2 : Le sinistre majeur. 225

§ 21 - Nature de la présomption de l'article 38. 226
§ 22 - La justification de la présomption. 226
§ 23 - Le sinistre majeur. 227

Section 3 : Limitation du montant de la réparation. 231

§ 31 - Nature de la limitation. 231
§ 32 - Intérêt de la limitation. 232
§ 33 - Le montant de la limitation. 232

Notes 236

Chapitre III : La responsabilité de l'organisateur pour dommages autres que ceux à la personne. 237

Section 1 : Responsabilité de l'organisateur pour dommage aux bagages. 239

§ 11 - Les bagages de cabine. 240
§ 12 - Les dépôts. 241

Section 2 : Autres dommages. 247

§ 21 - Responsabilité du transporteur pour inexécution totale du transport. 248
§ 22 - Responsabilité du transporteur pour inexécution partielle du transport. 249
§ 23 - Responsabilité du transporteur pour inexécution des obligations inscrites au titre de croisière. 250

Notes 252

Chapitre IV : Exercice de l'action. 253

Section 1 : Compétences. 255

§ 11 - Compétence *ratione materiae*. 256
§ 12 - Compétence *ratione loci*. 262

Section 2 : Délais. 265

§ 21 - Les délais d'exercice des actions nées de la croisière maritime. 265
§ 22 - Nature et computation du délai de l'article 41 de la loi. 267

Section 3 : Dol et faute inexcusable. 271

§ 31 - Le dol. 272
§ 32 - La faute inexcusable. 274

Section 4 : Détermination de la loi applicable. 277

§ 41 - Conflit de juridictions. 278
§ 42 - Conflit de lois. 280
§ 43 - Applicabilité de la loi française. 288

Notes 291

Conclusion 295

INTRODUCTION

QU'EST CE QU'UNE CROISIERE MARITIME ?

De prime abord l'expression peut surprendre : la croisière n'est-elle pas nécessairement maritime ? La formule relèverait-elle du pléonasme ?

A titre indicatif compulsons un dictionnaire (1) :

"Croisière : 1° - Mar. (1966) Action de croiser, en parlant des navires de guerre qui surveillent des parages déterminés.

2° - Cour. Voyage effectué par un paquebot, un navire de plaisance [...]

Par analogie, Croisière aérienne : voyage d'agrément organisé par avion."

Le vocable "croisière" a donc subi une évolution sémantique très sensible. Le terme était technique à la fin du XVIIème siècle; il désignait le va et vient de surveillance des navires de guerre, dont les bordées, à la longue, se recoupaient, se croisaient : le navire croisait.

Puis dans l'usage courant, "croisière" indiqua les allées et venues d'un bâtiment qui n'était plus de guerre ; ces allées et venues révélaient une préoccupation de loisirs plutôt que de nécessité, et cet aspect est devenu prédominant ; le croisière, sans autre précision désigne, dans un sens vulgaire, un voyage maritime effectué dans un but d'agrément, et cet agrément résulte essentiellement de la seule navigation en mer, du plaisir que procure la manoeuvre, le voyage maritime et la vie à bord. Ce plaisir est à ce point fondamental qu'un certain type de navigation est dit "de plaisance". Si dans un sens littéraire, une croisière est un voyage à bord d'un navire de plaisance, ce mode de navigation n'a cependant pas, et n'a jamais eu le monopole de la croisière.

Aujourd'hui, "croisière" est devenu synonyme de voyage d'agrément organisé, et cela quel que soit le mode de locomotion, par mer, air, ou terre. L'adjonction du qualificatif "maritime" s'avère donc nécessaire.

Les premiers croisiéristes empruntaient des navires de ligne dont l'activité était alors en plein essor. Il arrivait en effet que des bâtiments de ligne transportassent non seulement des passagers qui utilisaient le navire pour se déplacer, mais encore certaines personnes qui en faisaient un usage plus large, le navire était considéré comme un moyen de transport, certes, mais le confort que pouvait procurer ses aménagements, l'agrément de la vie à bord, entraient grandement en ligne de compte. Ces voyageurs choisissaient le navire qui devrait les transporter, comme on choisit un hôtel, en fonction de son confort, de sa table, de son luxe. Cette tendance à assimiler le paquebot à un hôtel était telle que le doyen RIPERT dut mettre en garde contre une assimilation exagérée, en faisant observer qu'il serait puéril de considérer le passage par mer comme étant une location d'un appartement qui se déplacerait en quelque sorte gratuitement ; même si le navire est considéré par le voyageur, en fonction de l'agrément de ses installations et de ses services, il n'en demeure pas moins, par essence, un moyen de transport.

Ces personnes, si on recherche les mobiles de leur déplacement, voyageaient moins par nécessité que par loisir, généralement dans un but touristique, et leur voyage ne comportait pas uniquement un passage par mer, mais, bien souvent, un séjour à terre. On pourrait voir dans ces voyageurs qui se déplaçaient pour leur agrément, les premiers "croisiéristes" (2), et leur voyage serait une croisière maritime, *lato sensu*.

Ces croisiéristes au sens large, ne partaient d'ailleurs pas "à l'aventure", car leur périple était minutieusement préparé et réglé avant leur départ ; cette organisation était l'oeuvre des agences de voyages, dont la mission consistait principalement à effectuer toutes les démarches nécessaires en vue de la réservation des places dans les moyens de transport, hôtel, spectacles, etc... Ainsi leur fonction consistait principalement à débarrasser le voyageur de tout souci d'organisation, souvent à lui permettre de réaliser ce que seul il n'aurait pu faire ; elles concluaient divers contrats au nom et pour le compte du croisiériste. L'agence de voyage, le transporteur, l'hôtelier étaient des personnes juridiques distinctes : la première effectuant des réservations, la seconde des transports, etc...

C'était l'époque où les métropoles, européennes surtout, envoyaient d'importants contingents de nationaux vers les colonies, ces pays d'"outre-mer" ; c'était l'époque où l'excédent de population des pays pauvres émigrait vers des terres qui lui semblaient vouées à un avenir meilleur ; en un mot, c'était l'apogée du transport de personnes par mer.

Cette importante activité maritime non seulement était autorisée pour des raisons politiques, mais encore favorisée par des raisons purement techniques.

Les expéditions maritimes étaient hasardeuses, l'institution du patrimoine de mer en est un indice ; les dangers et périls de la mer étaient aussi très réels, et la vie à bord peu enviable.

Puis, à l'aube de l'ère dite industrielle, un progrès technique considérable fit son apparition, bouleversant, entre autre, la navigation : surgirent alors les coques métalliques, la propulsion mécanique, des moyens de télécommunication de plus en plus perfectionnés, des instruments de navigation de plus en plus précis. Cette évolution technologique, dans une période où la demande de transport par mer était en pleine expansion donna naissance aux paquebots ; la navigation devenait plus sûre (3).

Mais la décolonisation, la cessation de l'émigration et l'apparition concurrentielle de l'avion entraînèrent le déclin du transport de passagers par mer.

Se posa alors le problème de l'utilisation de ces immenses navires devenus trop vastes, et délaissés.

Ces monstres, inadaptés à la vie moderne trop rapide pour eux, allaient-ils disparaître ?

On envisagea toutes sortes de reconversions ; certains armateurs songèrent même à les transformer en hôtel, et lieu de réunions (4).

Dans ce contexte, la croisière maritime apparaît désormais d'une importance primordiale : "Il faut tenir compte de l'engouement croissant pour ce genre de distraction et de repos quand on veut apprécier les chances de survie et de développement futur des paquebots et de l'industrie des transports maritimes de passagers" (5).

La croisière maritime, en tant que voyage d'agrément par mer, apparut donc, originellement, comme un épiphénomène du transport de passagers.

Aujourd'hui, compte tenu des circonstances économiques, elle est devenue un phénomène d'une importance considérable. Elle apparaît aux armateurs comme une"chance de survie". Aussi n'est-il pas surprenant que tout soit mis en oeuvre pour que cette chance aboutisse : les navires deviennent de plus en plus confortables, luxueux ; ils sont aménagés spécialement aux fins de croisières. L'incitation à participer à de tels voyages est l'oeuvre d'une publicité massive. Tout ceci est d'ailleurs rendu possible par l'aménagement particulier de nos sociétés modernes. Une prétendue société, ou civilisation "des loisirs" devrait succéder à la société de consommation issue elle-même de la société industrielle.

La croisière maritime est un "loisir" ; prenons un dépliant publicitaire quelconque : le premier mot est "vacances".

"Vacances hors de la tradition... rupture totale... dépaysement... conte de fées... vie confortable et ouatée... prise en charge totale... rien à faire d'autre que de se laisser vivre... vous avez déjà vos habitudes... cap sur le bonheur... bonheur hors série... grande évasion..."

Ainsi la publicité présente-t-elle la croisière maritime ; c'est la félicité assurée par un voyage en mer procurant la liberté, le confort, le luxe, la sécurité, le repos, l'exceptionnel, l'aventure, le "farniente" etc...

Il n'est pas dans notre propos de mettre en évidence les termes, peut être antinomiques de ces publicités : voyage et repos, confort et aventure, sécurité et exceptionnel ; il n'est pas non plus de notre compétence de dégager le contenu sociologique du concept "loisir" consistant principalement dans l'oisiveté.

La publicité est à la mesure de son public ; mais que propose-t-elle concrètement ? en quoi consiste une croisière maritime ?

Le contenu actuel de la croisière n'est pas différent de ce qu'il était pour les premiers croisiéristes qui utilisaient des liners. La croisière maritime est d'origine récente bien que certains auteurs (6) en fassent remonter l'origine à l'antiquité gréco-romaine, au cours de laquelle des voyages d'agrément étaient organisés à destination de Pompéi, aux bords de mer, ou dans des villes d'eau.

Toutefois, la croisière maritime, au sens moderne du terme, est intimement liée au transport de personnes par mer "qui est une

industrie récente : elle s'est développée seulement dans la seconde moitié du XIXème siècle" (7).

La forme a changé mais non le fond qui se compose toujours essentiellement d'un séjour en mer à l'occasion d'un passage, et très généralement d'un séjour à terre ; ce séjour à terre n'est d'ailleurs pas une nécessité car il existe des croisières maritimes sans escales : la partie terrestre n'est donc pas caractéristique de la croisière maritime, mais la généralité de sa présence et les difficultés juridiques qu'elle soulève font qu'elle mérite d'être mentionnée.

Les premiers croisiéristes, *lato sensu*, étaient des voyageurs isolés qui utilisaient des liners pour la partie maritime de leur voyage ; ce voyage comprenait généralement une succession de transports de nature différente : maritimes et terrestres.

On songe alors à assimiler la croisière à un transport combiné ; effectivement le voyageur qui désire parcourir un pays peut s'adresser à une agence de voyage qui lui obtiendra, par exemple, un passage par mer, puis un transport terrestre, retiendra une chambre d'hôtel puis les titres de transport nécessaires pour le retour ; matériellement, on retrouve les mêmes éléments que dans une croisière maritime et cependant la différence est radicale car le voyageur ne circule pas en vertu d'un titre unique, mais il y a une succession de transports différents, indépendants les uns des autres ; "chaque voyage est isolé de celui qui le précède et de celui qui le suit" (8).

Il est deux différences importantes :

La première est que le croisiériste, au sens moderne, n'est plus un voyageur isolé qui, pour son périple, utilise un liner ; la croisière maritime est un phénomène plus récent que le voyage d'agrément ; on pourrait en dresser l'acte de naissance avec une certaine précision ; la paternité en reviendrait à Thomas COOK.

En 1866 quarante personnes partent en croisière de Grande Bretagne aux Etats-Unis et au Canada (9).

La seconde différence essentielle tient à l'homogénéité du contrat de croisière maritime.

La croisière comporte bien une multiplicité de "services" différents dont l'ensemble cohérent est proposé au public par l'organisateur de la croisière ; cet organisateur n'est pas, théoriquement le prestataire de service, pas plus que l'agence de voyage n'était le transporteur. D'où l'embarras du juriste devant cette complexité.

"En bref, en présence d'un contrat global, faut-il scinder ce contrat de manière à faire réapparaître ses composantes ou au contraire conserver au point de vue juridique l'unité que le contrat entre l'agence de voyage et son client avait incontestablement au point de vue économique." (10)

Une fois résolue la question de l'unicité du contrat de croisière maritime, se pose celle de sa nature et du régime juridique auquel il sera soumis ; en effet, "le développement récent des agences de voyage et des circuits organisés pose des problèmes juridiques que nos textes élaborés depuis longtemps n'avaient pas prévus. Dans ces conditions, il est nécessaire de classer ce phénomène parmi les catégories juridiques existantes." (11)

On a critiqué cette opinion, car "s'agissant d'un phénomène nouveau d'une forme d'activité récente, la possibilité existe qu'il ne se puisse intégrer dans aucun des cadres préétablis, datant d'une époque où il était inconnu. La nécessité peut apparaître de créer pour lui un cadre nouveau ajusté à sa mesure." (12)

Antérieurement à la loi du 18 juin 1966, la difficulté tenait en partie à la carence de textes spécifiques et la jurisprudence, tant en France qu'à l'étranger, s'appliquait à la résoudre.

La question était générale, le problème soulevé par le contrat de croisière maritime ou, plus largement, par le contrat liant une agence de voyage à son client, par le "contrat de voyage", se posait dans de nombreux pays.

La croisière maritime et le voyage, se composent d'une pluralité de "services", que ce soient des transports, que ce soient des visites, des séjours, des spectacles etc... L'organisateur propose l'ensemble de ces services dont les exécutants sont indépendants les uns vis à vis des autres et qui ne sont ni les représentants, ni les préposés de cet organisateur ; de surcroît, le voyage se déroule généralement à l'étranger, parfois fort loin ; en cas de déconvenue, l'organisateur s'esquive, décline toute responsabilité et, conformément aux solutions dégagées en matière de transports successifs, renvoie le croisiériste à se pourvoir contre l'auteur de la déconvenue : le prestataire de service.

Le client se sent frustré, car il avait mis sa confiance dans l'organisateur et ce dernier l'y avait grandement incité. En outre, le recours contre le prestataire est matériellement très difficile dans la plupart des cas.

Les déconvenues n'étaient pas rares ; les abus ont été maintes fois dénoncés :

> "Il existe depuis une centaine d'années des agences de voyages; tant qu'elles se sont adressées à une clientèle riche et avertie, leurs rapports avec celle-ci, au surplus peu nombreuse, ne donnait pas lieu à difficultés. Il n'en est pas de même à l'heure actuelle où l'amélioration du niveau de vie, la généralisation et la prolongation jusqu'à quatre semaines de congés payés, la soif de voyages, de dépaysement, de soleil et de fuite loin des centres urbains, le désir moderne de garantie et de sécurité totale jusque dans les loisirs, l'amélioration des communications, la puissance de la publicité, la prise de participation dans les organisations touristiques par des grandes banques d'affaires, la reconversion de nos compagnies de navigation

vers l'activité hôtelière et touristique, l'affectation des paquebots pendant un certain temps de l'année aux croisières, l'apparition de clubs de vacances qui, tel le "Club Méditerranée", font construire par une compagnie de navigation soviétique sous contrat d'affrètement un navire de croisière à classe unique pour une clientèle nouvelle, qui obtient de payer à tempérament sans majoration de prix total, le scandale d'une agence de voyage qui, envoyant ses clients vers le grand Nord, escamota pour des raisons lucratives une partie du programme, en un mot l'avènement de la civilisation des loisirs et des services et l'appât qu'elle constitue pour les marchands de soleils (comme pour les marchands de neige), tout poussait une clientèle de gogos vers de possibles déconvenues..." (13)

Les déceptions en notre matière n'étaient pas exceptionnelles :

"Tel offrait le Liban qui s'arrêtait en Grèce ; tel autre, par un jeu gradué de suppléments inattendus mais inévitables, démontrait à l'imprudent salarié ce qu'il en coûte de vouloir se payer du luxe au rabais. Tel autre, enfin substituait au confort princier, à la détente, aux loisirs alléchamment offerts, la reconstitution d'un voyage d'émigrants." (14)

Le droit commun n'apportait qu'une protection insuffisante du croisiériste, ou du voyageur en général.

L'organisateur invoquait une position d'intermédiaire. Historiquement, c'était en effet sa fonction ; mais l'évolution de son activité, qu'elle soit *proprio motu*, ou qu'elle soit la conséquence d'une exigence croissante des voyageurs, va dans le sens d'une extension considérable ; aujourd'hui il est encore possible, parfois, que l'organisateur d'un voyage agisse en qualité de simple intermédiaire ; mais généralement cette qualification ne rend plus compte de la plénitude de sa mission.

La jurisprudence, française et étrangère, a eu recours aux "catégories juridiques existantes", mais les divergences d'analyse, et l'évolution des solutions révèlent que ces catégories étaient bien étroites pour rendre compte des multiples obligations assumées par l'organisateur ; en outre, elles n'apportaient pas une garantie suffisante au croisiériste.

Il apparaîssait d'une nécessité impérieuse, d'une part de protéger les croisiéristes contre les abus dénoncés et cela d'autant plus, comme on l'a fait remarquer, que la croisière maritime s'adresse à un public de plus en plus large, dont les "sacrifices pécuniaires [qu'il] s'impose pour satisfaire ce désir [de participation à une croisière maritime] méritent une attention particulière" (15) et d'autre part de leur permettre, au cas de déception

ou de dommage, une action en réparation plus utile que celle que le droit commun leur permettait ; on voulait éviter que le voyageur n'ait à recourir contre des prestataires de services étrangers, souvent lointains et généralement inconnus de lui.

Dans ce contexte apparaissent très nettement les préoccupations de politique civile de la loi du 18 juin 1966, Titre III, ch. IV.

Il fallait protéger le croisiériste contre les "promesses imprécises ou fallacieuses" ; il fallait protéger le croisiériste contre l'éventualité d'une irresponsabilité de l'auteur du dommage, en raison de son éloignement et de son anonymat ; il fallait permettre au croisiériste d'obtenir réparation du préjudice dont il souffrait.

Cette protection a été obtenue dans la loi de 1966, grâce à l'unité du contrat de croisière maritime ; l'organisateur de la croisière devient le personnage central : il a vocation à répondre de tous griefs invoqués par le croisiériste. Le droit commun ne permettait pas une telle solution ; autrement dit, la règle est dérogatoire du droit commun : c'est une mesure de police civile. Il n'est pas surprenant alors que des influences contraires, favorables aux organisateurs de croisières maritimes, se soient manifestées.

> "On regrette que le titre primitif -et la conception primitivement rigoureuse mais précise de la loi- ait donné lieu à des retouches de dernier lieu et à des ajustages hâtifs, dont se ressent la clarté de la loi." (16)

L'esprit n'en demeure pas moins : faire de l'organisateur un "interlocuteur judiciaire valable" (17)

Si le premier problème était celui de la difficulté d'analyse et de classification dans les "catégories juridiques existantes", et celui de l'inadaptation du droit commun, cela tenait à la complexité de la croisière. Le dernier problème a les mêmes causes : il est apparu très difficile de créer un régime unitaire de responsabilité dans la croisière maritime et cela en raison de la présence d'un transport de personnes par mer.

Le contrat de passage est règlementé par la loi de 1966 titre III " Transports de passagers" en ses trois premiers chapitres.

Les particularités de ce contrat sont telles que l'ensemble de la croisière maritime ne peut être soumis au régime du passage ; hors du domaine maritime, les règles spécifiques, les conditions et les limites de la responsabilité du transporteur de personnes par mer, ne peuvent se justifier.

Inversement, il était impossible de ne pas tenir compte du

passage dans le contrat de croisière maritime.

Tant et si bien que la croisière maritime, même si elle constitue un tout global et homogène, porte en elle-même la non confusion du maritime et du non maritime.

L'irréductibilité de ces deux caractères risquait de briser l'harmonie de l'ensemble ; ce risque a été aboli, d'une part grâce à la personnalité de l'organisateur de la croisière maritime telle qu'elle résulte de la loi de 1966 comme nous l'avons évoqué, et d'autre part grâce à la délivrance d'un titre unique, bien que composé de deux écrits, et cela à la différence des transports successifs de passagers dans lesquels sont délivrés aux voyageurs autant de titres qu'il y a de transports.

L'ensemble de ces dispositions est imposé impérativement par la loi qui, de surcroît, crée un formalisme certain.

En conclusion, la croisière maritime est une forme de voyage caractéristique et ce, à deux points de vue : quant à la forme et quant au fond, pourrait-on dire.

Quant à la forme, la croisière maritime présente des caractères spécifiques qui la rendent particulièrement identifiable et qui permettent de l'isoler parmi différentes sortes de voyages d'agrément organisés avec passage par mer, différentes sortes de transports successifs.

Les caractéristiques et critères de la croisière maritime seront examinés dans une première partie (définition de la croisière maritime), qui comportera trois chapitres. Ils traiteront successivement du phénomène "croisière maritime" tout d'abord dans le sens très large de voyage d'agrément organisé par mer, puis au sens de la loi de 1966 et enfin dans ses rapports avec le transport de personnes par mer.

Une fois isolée la croisière maritime, on peut se demander ce qu'il advient des voyages qui ne méritent pas la qualification étroite de la loi de 1966 ; les solutions dégagées sur le plan interne, étranger et international, permettront de mettre plus aisément en relief la spécificité du régime légal.

Enfin, quelques particularités de la croisière maritime en tant que contrat, qu'il s'agisse des parties ou du formalisme, termineront cette première partie.

Quant au fond, la croisière maritime selon la loi de 1966 se distingue de la croisière maritime selon la jurisprudence, c'est à-dire d'une part antérieurement à la loi, et d'autre part selon le droit commun applicable en fonction de la classification de la croisière dans les "catégories juridiques existantes."

La croisière maritime se présente donc comme un phénomène, non seulement pratique mais encore juridique, et ce, à deux points de vue, en tant que "croisière" et en tant que "maritime".

En tant que croisière, c'est à dire en tant que voyage d'agrément organisé, la croisière maritime déroge au droit commun applicable à ce genre d'activité ; tel sera l'objet de la deuxième partie (originalité de la croisière maritime).

En tant que maritime, c'est-à-dire dans la mesure où elle comporte un transport de personnes par mer, la croisière maritime porte le sceau du particularisme du contrat de passage ; la troisième partie sera consacrée à cette question (incidence du passage).

Dans un premier chapitre, nous nous efforcerons de mettre en lumière le caractère spécial (18) du régime dont la loi du 18 juin 1966 a doté la croisière maritime, en analysant le principe, le fondement de la "responsabilité personnelle de l'organisateur".

La règle édictée par l'article 49 de la loi présente, à notre sens, des analogies avec certaine règle de droit commercial relative à la commission de transport de marchandises ; malgré l'incomptabilité des deux règles, puisqu'elles régissent des domaines difficilement comparables, la mise en parallèle de l'article 99 du code de commerce et l'article 49 de la loi de 1966 permettra de dégager la nature de ce dernier texte.

Un deuxième chapitre décrira le régime auquel sera soumis l'organisateur, régime qui varie en fonction de la nature de la "responsabilité".

Enfin l'incidence du contrat de passage dans la croisière maritime sera examinée dans une dernière partie.

Le contrat de passage conserve en effet son existence, son autonomie au sein de la croisière maritime. Il faudra faire le partage, dans le contrat de croisière maritime, entre ce qui est passage et ce qui ne l'est pas, car dans le premier cas, l'organisateur sera traité comme un transporteur de personnes par mer ; la responsabilité d'un tel transporteur présente des particularités par rapport à celle des transporteurs selon d'autres modes de locomotion. La responsabilité en vertu des articles 37 à 44 de la loi de 1966 sera développée en fonction du dommage selon qu'il est causé à la personne, aux bagages, ou selon qu'il est autre.

Un dernier chapitre relatif à l'exercice des actions nées du contrat de croisière maritime viendra clôturer l'ensemble.

NOTES

1- Le Petit Robert ed. 1973 p. 385.

2- Croisiériste : l'expression académique serait "participant à une croisière maritime. La loi de 1966 d'ailleurs n'utilise pas le terme de "croisiériste" mais celui de "passager".
Toutefois il nous semble préférable de conserver "passager" dans une acception étroite ; passager signifie une personne transportée en vertu d'un contrat de transport, en vertu d'un contrat de passage.
Il est à remarquer que "croisiériste" semble devoir devenir d'un usage courant. Dans son Traité général de droit maritime, M. le doyen RODIERE utilise l'expression sans guillemets.

3- Bien que aujourd'hui la navigation maritime soit effectuée dans des conditions croissantes de sécurité, il faut observer qu'en moyenne un navire s'abîme en mer quotidiennement. Cf. RODIERE.

4- J.M.M. 1969:2848.

5- RODIERE. Traité T3. n° 1010. p. 227.

6- STEINBRENNER. *in Zum Recht der Reisebürunter n e n m u n g. Inaugural dis. W u r z b u r g. Aumühe* 1939 p. 2 cité par WISWALD, in les agences de voyages. p. 17 note 4.

7- CHAUVEAU. le passage maritime gratuit. I,2, in études offertes à Alfred JAUFFRET.

8- RODIERE. Traité T3. n° 1123. p. 348.

9- PUDNEY. Ces messieurs Cook Paris 1958 p. 48.

10- VANDERPERREN. Etude sur un projet de CI relative aux agences de voyages, in droit europ. des transports 1968. p. 943.

11- COMBALDIEU. in journal des agrées 1958 p. 146 *in basso.*

12- CHAUVEAU. la croisière maritime, in JCP 1959-I-1498.

13- DU PONTAVICE. rev. trim. droit com. 1966, p. 774.

14- SOYER. Le droit nouveau des contrats d'affrètement et de transports maritimes, 2ème partie, n° 124. p. 377. in DMF 1967.

15- RODIERE. Traité T3 n° 1107 p. 332.

16- SOYER. op. cit. DMF 1967 n° 177 p. 351.

17- RODIERE. Traité T3 n° 1112 p. 338.

18- "Qu'il nous soit permis /...7 d'accorder quelque attention à l'expression de 'législation spéciale' employée par l'arrêt ; elle nous paraît heureuse, en tant qu'elle se peut opposer à la formule trop galvaudée de 'disposition dérogatoire du droit commun' /...7 Avec l'expression de 'législation spéciale', nous entrons dans un domaine nouveau où la notion d'exception s'efface pour faire place à l'idée beaucoup plus large d'une construction d'ensemble pouvant se suffire à elle-même."
CHAUVEAU, note sous Cass. crim. 9 janv. 1975.D.1976. 117.

PREMIERE PARTIE

DEFINITION DE LA CROISIERE MARITIME

On ne peut manquer, en examinant la loi du 18 juin 1966, d'être frappé par l'économie générale de ce texte.

Le titre premier, qui est consacré à l'affrètement du navire, s'ouvre par une définition générale du contrat d'affrètement, (article premier), puis les différents chapitres qui traitent successivement des diverses formes d'affrètement donnent, *in limine*, une définition de chaque type d'affrètement : au voyage (art. 5), à temps (art. 7), "coque nue" (art. 10).

Le titre deuxième s'intitule "transport de marchandises" ; il débute par une définition de ce contrat (art. 15).

Il en est de même du titre troisième qui intéresse les "transports de passagers". A la différence du titre précédent, le pluriel, ici, est usité et cela peut laisser supposer plusieurs sortes de transports, par exemple, contrat de passage et contrat de croisière maritime.

Le chapitre premier du titre III de la loi est consacré au "contrat de passage" ; aussi en est-il donné une définition (art. 34).

Le quatrième chapitre est essentiel ; il concerne les "organisateurs de croisières maritimes".
Il était légitime de s'attendre à une définition du contrat de croisière maritime ; cette attente est vaine ; la loi ne donne pas de définition de ce contrat.

C'est là que gît la première difficulté : la loi de 1966 traite des organisateurs de croisières maritimes, mais, d'une part ne précise pas qui sont ces "organisateurs" et, d'autre part ne donne pas de définition de la "croisière maritime".

Antérieurement à la loi de 1966, l'expression "organisateur de croisières maritimes" ne possédait pas d'acception juridique spécifique. Il importait peu, à cette époque, de préciser si un voyage organisé était ou non une croisière maritime, car tous les voyages, y compris les croisières maritimes, étaient soumis au même régime.

Il en va différemment aujourd'hui puisque la loi du 18 juin 1966 a doté les croisières maritimes, et elles seules, d'un statut qui leur est propre ; aussi est-il indispensable de délimiter avec rigueur les voyages que l'on peut appeler "croisières maritimes" ; eux seuls sont soumis au régime légal.
Il faut également préciser qui est l'organisateur de croisières maritimes, car de nombreuses personnes sont en relation avec le croisiériste du fait de la croisière maritime, mais seulement l'une d'entre elles a qualité d'organisateur.

Qu'est-ce qu'une croisière maritime, juridiquement ?

Au sens vulgaire, dégagé en introduction, c'est un voyage d'agrément organisé, par mer. Mais de tels voyages sont-ils tous des croisières maritimes au sens de la loi ?

La croisière maritime est composée d'un déplacement qui ne se déroule pas nécessairement exclusivement par mer.
La croisière maritime peut comporter un transport terrestre, et la question se pose alors de savoir si la croisière ne serait pas une sorte de transport combiné, de transports successifs de passagers.
Mais il est une différence fondamentale, nous le verrons, qui tient à l'indivisibilité de la croisière maritime.

La mixité possible du transport soulève le problème de la qualification maritime de la croisière.

En présence d'un contrat comportant une partie maritime et une partie terrestre, la question en effet se pose de savoir, pour la qualification de l'ensemble, quelle est la partie prépondérante. On peut formuler cette difficulté d'une façon différente : la croisière maritime comporte une partie terrestre plus ou moins importante ; plus la partie terrestre croît, plus la partie maritime décroît ; à partir de quelle limite une croisière ne peut-elle plus être qualifiée de "maritime" ; à partir de quel point la partie terrestre l'emporte-t-elle sur la partie maritime ? Quelle proportion terrestre maximale la croisière maritime tolère-t-elle ?

En outre il est à remarquer que la croisière maritime est un voyage et non un transport ; telle sera la signification de la différence entre croisière maritime et passage : la première est un voyage, le second est un transport.

La différence essentielle réside dans le fait que le voyage comporte un séjour alors que le transport se réduit à un déplacement. Ce séjour se déroule principalement à bord et accessoirement à terre.

Mais il existe de nombreuses sortes de voyages d'agrément organisés, par mer et pouvant éventuellement comporter une partie terrestre.

Certains de ces voyages sont organisés spécialement à l'intention d'un voyageur parce que celui-ci en fait la demande à une agence de voyages ; d'autres, ceux dont nous apercevons quotidiennement la publicité par voie d'affichage public ou de presse, sont offerts au public ; quiconque peut ainsi participer à une croisière maritime et de multiples "programmes" lui sont proposés.

Il faudra préciser les caractéristiques de chacun de ces types de voyages afin de savoir auquel correspond la croisière maritime.

Ce sera l'objet d'un premier chapitre dans lequel, après avoir énoncé les diverses possibilités de croisières maritimes *lato sensu* (S1), on énumèrera les critères dégagés par la jurisprudence (S2). Ces critères permettent de caractériser la croisière maritime, d'une part en tant qu'elle est un voyage d'agrément organisé, d'autre part en tant qu'elle est effectuée par mer. Enfin, il est un élément qui concerne la conjonction de ces deux aspects, et qui se rattache plus précisément au caractère contractuel de la croisière maritime.

La croisière maritime est un type particulier de voyage d'agrément organisé. Mais qu'advient-il de ceux de ces voyages qui ne peuvent être qualifiés "croisière maritime" ?

Nous avons dit qu'il existe un trait commun entre tous ces voyages, entre toutes ces croisières non maritimes, c'est qu'ils ne sont pas soumis aux dispositions de la loi de 1966 ; pour mettre en

relief l'originalité de cette loi, il est nécessaire de savoir quel est le régime auquel, d'une façon générale, sont soumis les divers voyages d'agrément organisés, les divers "contrats de voyages (S1).

Tel sera l'objet du second chapitre.

Le régime juridique de ces voyages est, en droit interne, et en l'absence de texte spécifique, de création prétorienne. Il varie en fonction de l'analyse que l'on fait du contrat et cette analyse dépend elle-même du contenu du contrat envisagé.

Les solutions sont principalement fonction des obligations assumées par l'organisateur du voyage; cela n'est d'ailleurs pas particulier au droit français ; ayant à connaître de problèmes identiques, il n'est pas surprenant que la jurisprudence étrangère ait procédé à des analyses similaires à celles de notre jurisprudence et qu'elle ait donné des réponses comparables à celles apportées en droit interne (S2).

En effet, les rapports entre un client et un organisateur de voyages manifestent, quel que soit le pays considéré, des analogies pragmatiques et, par voie de conséquence, soulève des difficultés juridiques comparables.

En outre, "voyage" implique presque nécessairement, "international". L'immense majorité des voyages se déroule pour les voyageurs dans un pays différent du leur, dans un pays étranger.

Dans ces conditions, il est vraisemblable qu'une certaine tendance à l'unification des solutions soit recherchée ; en notre matière, une telle tentative a fait l'objet d'une convention internationale (S3).

CHAPITRE I

LA CROISIERE MARITIME DANS LA LOI DU 18 JUIN 1966.

La loi du 18 juin 1966 ne donne pas de définition du contrat de croisière maritime, avons nous dit ; elle n'énonce pas non plus, les éléments caractéristiques de la croisière maritime. Pendant quasiment une décenie, le problème de la distinction de la croisière maritime ne s'était pas posé en pratique ; la doctrine avait opéré certaines discriminations en fonction de la conception et de la réalisation de la croisière maritime (S1).

Ce n'est qu'en 1973 que la jurisprudence a eu à connaître de façon explicite et précise de ce problème ; elle a dégagé un certain nombre de critères (S2) ; la croisière maritime est une sorte de voyage, de transport pourrait-on dire ; la question en effet se pose : la croisière maritime est-elle un transport ? (S3)

SECTION 1

LES DIVERSES FORMES DE CROISIERES MARITIMES

La croisière maritime a été décrite, dans l'introduction, comme un voyage d'agrément organisé par mer ; mais cette définition, strictement littéraire, est insuffisante juridiquement car on peut envisager diverses sortes de voyages d'agrément par mer, et toutes ne sont pas des croisières maritimes au sens de la loi de 1966 ; cette définition est trop large.

On peut opérer certaines discriminations parmi ces voyages, soit au niveau du mode de conception, soit au niveau du mode de réalisation.

Il est en effet possible de différencier les voyages en fonction :

- de leur mode de conception. Soit un voyageur désire effectuer un circuit qu'il détermine lui-même, dont il fixe les étapes et demande à une agence de concrétiser son désir ; c'est une croisière "à la demande". Soit, une personne se contente d'adhérer à un voyage préparé "à l'avance".

- de leur mode d'exécution. La croisière maritime peut se dérouler sur un navire de plaisance, de ligne, ou sur un navire spécialement affecté à cette fin.

11 - LES CROISIERES SELON LEUR MODE DE CONCEPTION.

111 - La croisière maritime "à la demande".

Les premiers croisiéristes, *lato sensu*, étaient des passagers dont le voyage ne se réduisait pas uniquement à un transport de personnes par mer ; le voyage comprenait généralement des transports terrestres, des séjours à terre, des visites etc... L'initiative d'un tel voyage revenait au croisiériste qui seul pouvait décider du ou des pays qu'il désirait parcourir, des sites et des villes qu'il entendait visiter. Et c'est dans ce sens que l'on a écrit :

> " Le voyageur était autrefois l'artisan de son plaisir ; il organisait son voyage et n'avait recours à l'agence que pour des services déterminés." (1)

On peut utiliser la jurisprudence pour décrire et caractériser ce type de voyage.

1111 - Description de la croisière maritime à la demande.

L'espèce la plus topique nous semble être celle que l'on désigne parfois du nom de "l'affaire du taxi de Rio" (2).

Un voyageur et son épouse désiraient parcourir l'Amérique du Sud, l'Amérique Centrale, les Etats-Unis, le Canada.

"En l'espèce, il eut été pratiquement impossible aux époux J. de se passer des services d'une agence et de traiter directement avant le départ, avec le nombre important de transporteurs, hôteliers, restaurateurs et guides appelés à intervenir." (3)

Nos voyageurs s'adressent donc à la compagnie des Wagons-Lits "agissant comme agence de voyage. Une longue correspondance s'échangea entre l'agence et son client qui, ne connaissant pas la région avait demandé conseil sur toutes sortes de points." Plusieurs devis furent présentés au client et finalement un projet définitif fut arrêté.

1112 - Eléments caractéristiques de la croisière maritime à la demande.

Dans la croisière maritime "à la demande", le voyageur est "l'artisan de son plaisir" ; il a l'initiative du voyage et peut discuter et décider.

11121 - Initiative du voyage.

C'est le voyageur qui est l'auteur de la première ébauche de la croisière ; il choisit l'itinéraire du voyage, les pays et villes qu'il entend visiter, ceux et celles qu'il veut éviter ; il impose des dates, voire des limites pécuniaires.

Une fois conçu le premier projet de voyage, le client s'adresse alors à un professionnel afin, éventuellement d'être conseillé, mais surtout afin que son projet prenne consistance et soit "organisé".

11122 - Pouvoir de discussion.

Le voyageur a le pouvoir de discuter tous les éléments du contrat ; la croisière maritime à la demande est par nature un contrat de gré à gré ; toutes les espèces relatives à cette forme de croisière l'ont noté : le programme élaboré par l'agence est soumis à l'approbation du client.

11123 - Pouvoir de décision.

Lorsque les circonstances permettent un choix, c'est toujours le client qui l'effectue. Il décide, par exemple, des différents modes de locomotion à terre. Il est évident qu'une partie du voyage est effectuée par mer car, à défaut, le problème de la qualification "croisière maritime" ne pourrait raisonnablement se poser ; cela étant admis il est loisible au voyageur d'imposer sa préférence, dans la mesure des possibilités, pour être véhiculé en voiture louée, en taxi, en autobus, en chemin de fer.

C'est la volonté du croisiériste qui décide du contenu définitif du contrat dans le cadre proposé par l'agence et établi selon les desiderata du client. Le client donne des ordres que l'agence exécute.

112 - La croisière maritime "à l'avance".

La croisière maritime à la demande fut, chronologiquement, la première forme de croisière maritime. Mais peu à peu l'usage s'établit pour les agences de voyage de prévenir les désirs de leurs clients, par l'organisation de croisières à l'avance ; ce type de voyage a la faveur de la clientèle qui se voit offrir une très grande variété de croisières dans des pays proches ou lointains et selon une gamme de prix susceptible de satisfaire un nombreux public.

1121 - Description de la croisière maritime "à l'avance".

Retraçant l'évolution du rôle joué par les agences de voyage, Monsieur le Doyen CHAUVEAU écrit (5) :

> "Elles ont eu un début modeste en procurant à leurs clients un billet de chemin de fer ou de bateau, voire des places de théâtre ou des chambres d'hôtel. Puis elles ont compliqué leur activité en retenant un ou plusieurs billets de transport, et une ou plusieurs chambres d'hôtel suivant un itinéraire et un horaire dressé par le client. Enfin elles se sont faites l'architecte du voyage, dont elles ont offert le plan tout établi à leur clientèle qui, suivant la belle expression de notre collègue RODIERE, se confie à l'agence, en cessant par paresse d'être l'artisan de son propre plaisir".

Les agences tendent de plus en plus à concevoir, préparer, et organiser des voyages, des "circuits" qu'elles soumettent ensuite à "l'adhésion du public".

"Ainsi elles établissent chaque année et en chaque saison, des devis de voyages en groupe, qui sont proposés au public, à grand renfort de publicité, comme le serait n'importe quel produit" (6).

Cette perspective économique influe sur le langage. La croisière maritime en tant que "produit" est "vendue" sur un "marché".

Ce produit est entièrement "fabriqué" par l'organisateur et le futur croisiériste "achète" une croisière. Cette formulation aux consonnances économiques est à ce point influente que certaine décision a été jusqu'à considérer la période précontractuelle, pendant laquelle le client fait connaître son intention de contracter, et les conditions dans lesquelles il entend contracter, comme une promesse de vente (7).

1122 - Les éléments caractéristiques de la croisière maritime "à l'avance".

Les éléments caractéristiques de cette forme de croisière se définissent par opposition à ceux de la croisière maritime à la demande.

11221 - Initiative du voyage.

L'initiative du voyage ne revient plus ici au client, mais à l'agence.

Ainsi que certaines décisions l'ont fait remarquer (8), le voyageur n'a d'autre initiative que celle...d'acquitter le prix du voyage. C'est l'agence qui établit le programme de la croisière maritime, choisit l'itinéraire, les dates. C'est elle qui choisit les divers transporteurs hôteliers, etc...

Le choix du navire revient également à l'organisateur et souvent, il est procédé à un affrêtement.

En effet, la croisière maritime à la demande était organisée au bénéfice d'un nombre très limité de voyageurs, et cela ne permettait pas l'immobilisation d'un navire. Dans la croisière matitime à l'avance, plus l'opération est vaste, plus elle est "rentable". Ainsi, souvent tout ou partie d'un navire est affrêtée aux fins de croisière maritime.

L'organisateur de ce type de croisière ne reçoit pas d'ordre du voyageur. Le voyageur est d'ailleurs indéterminé au moment de la conception de la croisière, car c'est l'organisateur seul qui conçoit ; une fois conçue, la croisière fait alors l'objet d'une offre au public.

L'agence n'obéit qu'à des considérations économiques ; son seul maître est le profit.

La croisière maritime est alors aménagée "au goût moyen des clients".

11222 - Pouvoir de discussion.

Contrairement à ce qui se passe dans la croisière maritime à la demande, la volonté du voyageur ne peut modifier le contenu du contrat ; le programme proposé n'est pas soumis à discussion, mais simplement à la ratification du croisièriste à qui il est impossible de demander un changement d'itinéraire ou d'horaire, de demander un aménagement selon sa convenance personnelle.

Il n'est pas davantage possible au croisiériste de discuter les termes du contrat, qu'il n'est possible à un voyageur ferroviaire de le faire.

11223 - Pouvoir de décision.

Sans doute, la volonté du croisiériste est nécessaire à la conclusion du contrat, mais il faut cependant considérer qu'elle ne peut s'exprimer que selon l'alternative : adhérer à la croisière maritime ou ne pas y adhérer.

Comme tout contrat d'adhésion, le contrat de croisière maritime fait l'objet d'une prérédaction unilatérale.

Les "conditions générales" de certaines compagnies traitent cette question sans ambages : "l'adhésion au voyage implique *ipso facto* l'acceptation de toutes ses clauses".

Cela ne signifie pas nécessairement que le contenu du contrat soit identique pour tous les participants à une croisière maritime. Il est souvent possible d'opérer un choix parmi les services proposés ; le croisiériste peut décider de participer à une excursion lors d'une escale ou de n'y point participer ; il peut "acheter" un nombre variable de services. En dehors de ces choix, toutes les conditions du voyage lui sont imposées.

12- LES CROISIERES MARITIMES SELON LEUR MODE DE REALISATION

On peut envisager divers modes d'exécution de la croisière pour la partie strictement maritime du voyage. En effet, ou bien un navire peut être spécialement affecté à la croisière, ou bien une croisière peut se dérouler sur un navire de ligne.

121 - Les croisières maritimes "pures".

Dans son Traité général de droit maritime, M. le doyen RODIERE différencie

> "ce que l'on peut appeler les 'croisières pures' dans lesquelles (pour nous borner à l'optique maritimiste) , un navire se trouve affecté à un groupe de personnes qui, sous réserve de quelques modifications de détail concernant tel ou tel point (excursion à terre supplémentaire facultative, par exemple), vont faire ensemble le même voyage pendant lequel le navire leur sera réservé". (10)

Le mode d'affectation du navire à la croisière maritime peut varier ; l'organisateur de la croisière peut être un armateur propriétaire du bâtiment. Dans cette hypothèse il y aura, quant aux obligations et à la responsabilité, confusion des qualités d'organisateur et de transporteur maritime, en la même personne.

Il peut également être question d'un affrètement. Le fréteur s'obligera à mettre le navire à la disposition de l'organisateur. La question de la personne du transporteur pouvait se poser avant la loi de 1966 ; aujourd'hui l'organisateur est "personnellement responsable" du dommage survenu au croisiériste. Il n'en demeure pas moins, même si l'organisateur ne peut plus invoquer une position d'intermédiaire, que la personne du transporteur peut se poser ; mais c'est une question qui relève de l'affrètement. Qui du fréteur ou de l'affréteur est le transporteur ? Cela dépend essentiellement de la charte.

Dans l'hypothèse présente d'une"croisière maritime pure" la totalité du bâtiment est disponible pour la croisière maritime. Toutefois, il faut signaler que tous les affrètements globaux de navires de passagers ne le sont pas nécessairement aux fins de croisières maritimes.

Un navire peut être affrété dans sa totalité pour transporter des personnes ; mais il peut s'agir de passagers, et non de croisiéristes ; l'affrètement n'est pas nécessairement conclu aux fins de croisières, il est possible qu'il le soit aux fins de transport (11). Il n'y a pas de lien nécessaire entre affrètement et croisière.

122 - Autres modes de réalisation des croisières.

La croisière maritime peut prendre diverses autres formes : l'affrètement du navire peut être partiel ; il peut n'y avoir aucun affrètement mais seulement l'utilisation d'un navire de ligne ; la croisière maritime peut prendre la forme d'un voyage touristique greffé sur un itinéraire maritime banal.

1221 - Le passage avec séjour à terre.

Il est possible d'envisager un voyage d'agrément organisé par mer et effectué par un navire de ligne qui ne dévie pas de son itinéraire.

Q'une partie du navire soit affrétée par un organisateur ou que le transporteur maritime réserve une partie du bâtiment aux croisiéristes, la caractéristique est la présence à bord de deux catégories de voyageurs : des passagers et des croisiéristes. Lorsque le passage par mer et les services accessoires, notamment à terre, sont stipulés dans une même convention,

"il faut alors se demander si cette unité de fait /.../ se traduit sur le plan juridique soit par une contamination du voyage terrestre affecté par les règles du droit maritime, soit parceque toutes les relations entre l'armateur et son client sont soumises à une loi unique (et peut être originale) qu'elles aient trait au passage en mer ou au séjour à terre." (12)

Nous verrons infra (section 2) dans quel sens la jurisprudence a tranché cette question.

1222 - Le voyage terrestre avec passage par mer.

C'est la forme la plus éloignée du prototype des croisières pures. Un navire est bien utilisé pour la réalisation d'un voyage d'agrément, mais il n'est qu'un simple mode de locomotion parmi d'autres. Il ne constitue pas l'élément principal du voyage ; nous sommes ici en présence d'un transport successif.

SECTION 2

ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA CROISIERE MARITIME AU SENS DE LA LOI

Sous cette section, nous analyserons essentiellement une décision du Tribunal de Grande Instance de Paris en date du 22 novembre 1973 (13) et l'arrêt rendu sur appel le 27 janvier 1975 (14).

Deux voyageurs, les époux M. désiraient réaliser un voyage touristique en Amérique du Sud. Pour ce faire, ils s'adressent à la compagnie des Messageries Maritimes qui va jouer un double rôle : celui d'un transporteur, car la traversée Le Havre-Rio de Janeiro est effectué sur un navire exploité par les Messageries Maritimes, celui d'agent de voyage, et c'était d'ailleurs le rôle principal joué par la compagnie, car c'est à ce titre que les époux M. étaient en relation avec elle.

La compagnie des Messageries Maritimes avait organisé le voyage et effectué le transport par mer ; un accident survint à terre ; la victime actionna en responsabilité la compagnie, prise en qualité d'organisateur de croisières maritimes.

Effectivement, les demandeurs prétendaient qu'ayant organisé un voyage avec passage par mer, c'est à dire une croisière maritime, la compagnie avait qualité d'organisateur de croisières maritimes au sens de la loi du 18 juin 1966 et en conséquence était "personnellement responsable des dommages survenus aux passagers".

La défenderesse prétendait que le voyage litigieux ne pouvait être qualifié de "croisière maritime" *stricto sensu* et donc qu'elle n'était pas un "organisateur de croisière maritime".

Le tribunal, puis la Cour ont dégagé ainsi les critères de la croisière maritime :

21 - LA CROISIERE MARITIME EST UN VOYAGE COLLECTIF.

Le caractère nécessairement "collectif" de la croisière maritime *stricto sensu* est également affirmé par la doctrine. On a dit en effet que "la croisière maritime a quelque chose de collectif" (15).

Ce premier critère est énoncé tant par le tribunal que par la Cour :

"Il convient d'observer que cette sorte de voyage [La croisière maritime] présente d'une part un caractère collectif..." (16)

Le critère "collectif", s'il est nécessaire pour caractériser la croisière maritime, est à lui seul insuffisant, car il n'est pas spécifique de la seule croisière maritime. En outre, en tant que critère, le concept "collectif" est d'une utilisation qui peut s'avérer délicate, surtout à sa limite inférieure.

Le voyage litigieux, en l'espèce, était effectué par deux voyageurs. On peut en déduire que la pluralité ne se confond pas avec la collectivité.

Si ce couple de voyageurs avait été accompagné par des amis, aurait-on été en présence d'un contrat de croisière maritime ?

En d'autres termes le voyage aurait-il été collectif ?

Combien est-il nécessaire qu'il y ait de voyageurs pour que le voyage devienne collectif ?

La détermination de ce caractère, sous son aspect numérique, est laissé à l'appréciation des magistrats ; ce caractère sera d'ailleurs complété par les autres critères.

On peut, dans ce sens, noter un attendu de la Cour d'appel dans lequel il est précisé que les époux M. "devaient se réembarquer pour le retour quelques jours plus tard, avec d'autres passagers qui avaient choisi un programme de visite différent du leur."

Si nous comprenons bien le sens de cet attendu, la Compagnie des Messageries Maritimes avait organisé, en tant qu'agence de voyages, plusieurs circuits, différents les uns des autres mais qui, pour leur partie maritime étaient effectués en commun, sur le même navire de ligne.

Ainsi l'agence avait organisé à partir d'un transport maritime commun, une série de programmes terrestres différents.

La multiplicité des circuits terrestres et le transport maritime identique n'imprime donc pas au voyage un caractère collectif. La croisière maritime implique que le circuit organisé présente une certaine identité pour tous les voyageurs, ainsi que l'exprime le terme collectif qui désigne, plus un ensemble d'éléments formant un tout, qu'une série d'individualités sans lien.

La dernière remarque que l'on peut faire est que, considéré du côté du croisiériste, la croisière se présente à priori sous un aspect individuel : les participants à une croisière contractent individuellement.
Le caractère collectif n'apparaît que du côté de l'organisateur.

La Compagnie des Messageries Maritimes avait organisé plusieurs voyages dont la partie maritime était commune ; ce n'était qu'une pluralité de voyages individuels sans lien entre eux, non un voyage collectif. Ce critère doit être complété par le suivant.

22 - LA CROISIERE MARITIME EST UN "VOYAGE ORGANISE PROPOSE AU PUBLIC".

La Cour d'appel, confirmant le jugement du Tribunal de Grande Instance de Paris, reprend dans ses attendus les motifs du tribunal.

> "Il est constant en effet qu'une croisière, qui est un voyage organisé proposé au public par une agence, a un caractère collectif auquel ne peut prétendre le voyage des époux M..." (17)

221 - Le voyage des époux M.

Les époux M. on l'a dit s'étaient adressés à la Compagnie des Messageries Maritimes, prise en sa qualité d'agent de voyage, qui avait rempli sa mission en collaboration avec une autre agence.

Un premier programme avait été proposé qui, "après certaines modifications demandées par les époux M., avait reçu l'agrément de ces derniers."

On ne peut manquer de relever l'analogie de cette affaire avec celle du taxi de Rio (2) ; les éléments caractéristiques du voyage organisé à la demande se retrouvent en effet dans l'espèce présente.

Le voyageur a l'initiative du voyage. Il décide des pays qu'il désire parcourir, des dates auxquelles il entend le faire ; il s'adresse à une agence de voyage prise en cette qualité et l'agence lui soumet un devis ; après discussion des éléments, un projet définitif est arrêté. Comme le fait remarquer la Cour de Paris, le voyageur commande un voyage, qui est composé "sur ses indications" et "à son seul profit", un voyage "sur mesure" pourrait-on dire.

On a fait remarquer qu'il y avait autant de différences entre un tel voyage et une croisière maritime au sens de la loi, qu'il y en a entre un repas à la carte et repas à menu fixe (18).

Nous sommes en présence d'un voyage établi par une agence conformément à une demande.

Telle est l'essence de la nature individuelle, opposée à collective, de ce type de voyage.
Ainsi peut être précisé le critère dégagé précédemment : la considération du nombre de voyageurs est moins déterminante que celle de la demande, pensons-nous, pour établir le caractère individuel ou collectif du voyage.

Que les époux M. aient voyagé en compagnie d'amis et que les voyageurs aient été plusieurs, ne modifie en rien la nature de leur voyage qui demeure individuel ; il est question d'un voyage organisé en fonction d'une demande unique ; il ne s'agit pas d'un voyage collectif.

222 - La croisière maritime est un voyage organisé "à l'avance".

La caractéristique essentielle de la croisière maritime est d'être un voyage organisé à l'avance, on l'a vu ; l'agence devance le désir du client et organise de sa propre initiative, et selon ses seules décisions, un voyage.

La croisière maritime est parfois présentée, dans cette optique, comme un "produit vendu sur le marché". La croisière maritime est alors aménagée, non selon la convenance d'un voyageur, mais "au goût moyen" de la clientèle (9).
La croisière maritime est un voyage "prêt à partir"(19).

Le croisiériste qui "achète" une croisière, n'a aucune possibilité de discuter les éléments qui lui sont offerts ; il adhère au contrat de croisière maritime, sans avoir la moindre possibilité d'obtenir un aménagement, une modification quelconque.

Cet aspect de la croisière maritime, comme formant un tout homogène proposé "en bloc" au public, sera déterminant dans l'adoption du régime légal.

Dans la croisière maritime à l'avance, ce qui apparaît au croisiériste, ce n'est que la partie émergente et attirante en considération de laquelle il adhère au voyage ; la complexité juridique sous-jacente à l'ensemble demeure la partie immergée, occulte aux yeux du client.

L'organisateur, dans la croisière maritime au sens de la loi, a seul l'initiative de la conception du voyage ; seul, il décide du "programme", seul il choisit les exécutants de la croisière maritime, les prestataires de services qui fournissent les obligations promises au titre de la croisière. Il "monte" une croisière et la propose au public. L'offre du voyage précède ici la demande.

Les deux premiers critères permettent de définir la croisière en tant que voyage.

Mais la croisière est "maritime", et c'est ce caractère qui constitue le critère suivant.

23 - LA CROISIERE EST "MARITIME".

La croisière maritime est un voyage organisé, collectif, proposé au public, et... maritime.

En effet, pour être qualifiée de "maritime" une croisière doit se dérouler par mer, ce qui, *prima facie*, semble évident.

Mais cette évidence, peut être, n'est qu'apparente et la difficulté émerge dans le voyage mixte lorsqu'il s'agit de faire le partage entre croisière maritime avec voyage terrestre et voyage terrestre avec passage par mer.

Dans l'espèce soumise à la Cour de Paris (27 janvier 1975) non seulement le voyage n'était pas une "croisière" au sens ci-dessus dégagé, mais, en outre, son caractère "maritime" était-il contesté.

Le voyage par mer avait duré 24 jours, le voyage terrestre 12. Pour qualifier l'ensemble, on pouvait songer à mettre en balance les deux parties du voyage, par comparaison temporelle ou éventuellement spatiale.

C'était la thèse des demandeurs qui prétendaient que le passage par mer étant d'une durée supérieure au séjour terrestre, la totalité du voyage devait être qualifiée de maritime.

Parmi les diverses formes possibles de croisières maritimes *lato sensu*, on a envisagé l'hypothèse suivante : à l'occasion d'un transport sur ligne régulière, un groupe de passagers "quittant le navire à une de ses escales, Beyrouth, Smyrne par exemple, feront à l'intérieur des terres un voyage ou un séjour (dans un camp de toile ou en hôtel) et reprendront un autre navire de la même compagnie, soit au port où ils auront débarqué, soit dans un autre port, à Constantinople par exemple." (20)

La question était de savoir quelles étaient les influences du passage par mer sur le séjour terrestre et réciproquement.

La Cour de Paris s'est prononcée dans le sens suivant :

"Il est constant en outre, que si de courts déplacements à terre, à l'occasion d'une visite touristique ou d'une excursion sont compatibles avec la croisière maritime, il n'en est pas de même pour des déplacements plus importants..."

Il est peut être difficile de tracer la limite entre un déplacement "court" et un déplacement "plus important" ; toute liberté d'appréciation est laissée ici encore aux magistrats, et sera fonction des circonstances.
Et la décision précitée de préciser :

"On ne peut négliger l'existence, ainsi que l'importance /de ces déplacements à terre/ pour ne tenir compte, ainsi que le voudraient les époux M. que de la disproportion entre la durée du voyage maritime (24 jours) et celle de leur voyage à terre (12 jours)."

L'hypothèse du voyage terrestre "greffon" (21) d'un passage maritime ne soulève pas uniquement le problème de la qualification maritime de l'ensemble, mais également celui de la possibilité d'utilisation d'un liner aux fins de croisières maritimes.

24 - LA CROISIERE MARITIME ET LES NAVIRES DE LIGNE

Qu'un passager ou un groupe de passagers "monte à bord d'un paquebot effectuant, suivant son service courant, un voyage qui le ramène à son port de départ après diverses escales ; /.../ la compagnie ne lui promet rien d'autre que le déplacement et les services accessoires au déplacement. Est-ce là une croisière ? Non parce que ce voyage n'a pas été organisé spécialement à l'usage de ce groupe de passagers (22).

La Cour de Paris, dans l'affaire précitée a déclaré que la croisière maritime supposait "un navire n'effectuant pas son service courant". La jurisprudence semble donc consacrer la nécessité d'une affectation spéciale du navire à la croisière envisagée.

Qu'advient-il d'un voyage organisé et proposé au public, comprenant divers services lors des escales à terre et dont la partie maritime serait effectuée par un navire de ligne, selon son itinéraire normal, navire dont une partie seulement serait réservée aux croisiéristes ?

Cette forme de voyage peut être le fait du transporteur lui-même ou le fait d'une agence de voyage qui procèderait à un "allotement de cabines".

Déclarer qu'il y a incompatibilité entre croisière maritime et navire de ligne "avantagerait les compagnies d'armement qui se trouveraient souvent habilitées, devant les déceptions de leurs clients, à jouer le jeu qu'on a voulu banir et qui consiste à s'abriter derrière les défaillances des prestataires de ces services annexes" (23).

Le tribunal déclare que la croisière maritime "suppose" un navire n'effectuant pas son service courant.

On pourrait jouer sur l'ambivalence du terme "suppose" qui peut indiquer soit une implication, soit une supposition.

L'attendu du tribunal signifie-t-il la nécessité d'un navire n'effectuant pas son service courant, ou simplement la probabilité de cette condition ?

L'inconvénient de l'incompatibilité entre croisière maritime et navire de ligne est le suivant : une croisière maritime ne pourrait être effectuée que par un navire non seulement spécialement affecté à cela, mais encore affecté en totalité.

Il est à remarquer que l'arrêt ne reprend pas l'argument du jugement à son compte :

La nécessité de l'affectation du navire doit être complétée par le titre du voyage.

25 - LA CROISIERE MARITIME ET LE TITRE DE CROISIERE.

La différence essentielle entre une croisière maritime et un voyage combiné est que le croisiériste voyage en vertu d'un titre unique : "le titre de croisière" (article 37 de la loi de 1966). En matière de transports successifs, le voyageur reçoit autant de titres qu'il y a de transports.

Les demandeurs soutenaient qu'ils voyageaient en vertu d'un contrat unique car la compagnie avait perçu l'intégralité du prix.

Néanmoins, il fut considéré que le mémoire présenté "comportait plusieurs parties distinctes,/...et que les/ prestations distinctes étaient assorties de prix globaux..."

La convention liant les parties n'était donc pas unique : on était en présence d'une série de contrats distincts, de transports successifs.

La compagnie faisait valoir en outre, qu'elle n'avait pas délivré "à l'occasion de ce voyage, le carnet de croisière prévu au décret d'application".

En conclusion, on peut résumer les éléments ci-dessus énoncés. Chaque critère est à lui seul insuffisant pour caractériser la croisière maritime, mais il est nécessaire : la qualification résultera de la conjonction de tous ces caractères dont les uns déterminent la croisière, les autres sa nature maritime.

1°- En tant que croisière.

C'est un voyage collectif, organisé à l'avance par une agence et proposé au public.

La croisière maritime se distingue donc du voyage individuel, qui n'est pas collectif, et du voyage à la demande qui n'est pas proposé au public.

2°- En tant que maritime

La partie essentielle du voyage doit se dérouler par mer sur un navire destiné aux croisiéristes.

Ces deux caractères sont complémentaires. Si un navire est spécialement affecté à la réalisation de la croisière, le séjour à terre sera vraisemblablement court, car l'immobilisation du navire à quai est financièrement désavantageuse pour l'armateur.

En outre l'affectation du navire ne doit pas être radicalement incompatible avec l'utilisation d'un liner dans la mesure où une partie de celui-ci est spécialement réservée à l'exécution de la croisière maritime.

3°- En tant que contrat

Enfin, en tant que contrat, la croisière maritime est soumise à un certain formalisme : un "titre de croisière" doit nécessairement être délivré au croisiériste.

SECTION 3

CROISIERE MARITIME ET PASSAGE

Il est traité dans la loi des organisateurs de croisières maritimes au titre "transports de passagers". La croisière maritime est-elle une forme de transport de passagers ?

La croisière maritime, voyage organisé par mer, est-elle une sorte de contrat de passage ? Le contrat de croisière maritime est-il une variante du contrat de passage ?

Pour répondre à cette question, il faut, au préalable, en poser une autre. Y a-t-il identité entre ces deux contrats ?

La réponse doit être a priori et négative, car on ne voit pas très bien pourquoi le législateur se serait efforcé de traiter de l'un et de l'autre s'ils étaient identiques.

Ils sont donc différents. Reste à savoir, d'une part quelle est ou quelles sont la ou les différences et d'autre part si cette ou ces différences, sont des différences de degré ou des différences de nature.

Dans le premier cas, une différence de degré permettrait de conclure que la croisière maritime est une forme de passage ; dans le deuxième cas, une différence de nature conduirait à envisager d'autres solutions.

Le premier moyen auquel on pourrait songer pour mettre en évidence les éventuelles différences entre croisière maritime et passage, serait d'utiliser la définition du contrat de passage pour définir le contrat de croisière maritime. Cela pourrait permettre de considérer dans quelle mesure cette définition n'est pas "à sa mesure".

Par le contrat de croisière maritime, l'organisateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un croisiériste qui s'oblige à acquitter le prix de la croisière.

On peut considérer que l'obligation du croisiériste est bien celle d'acquitter le prix de la croisière. Mais cette obligation, même si elle est l'obligation principale du croisiériste, n'est en rien caractéristique du contrat de croisière maritime, ni d'aucun contrat d'ailleurs.

C'est vers l'obligation de l'organisateur qu'il faut se tourner pour connaître l'objet du contrat de croisière maritime, objet en tant qu'opération juridique envisagée par les parties.

L'organisateur s'oblige-t-il à transporter par mer un croisiériste sur un trajet défini ?

La réponse à cette question sera développée lorsque nous examinerons les obligations des parties ; il est toutefois possible d'apporter immédiatement une réponse sommaire.

L'obligation de l'armateur selon l'article 34 de la loi est celle d'un transporteur. Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter
Le contenu et la nature de cette obligation permettent de distinguer transport et affrètement ; ils permettent également de différencier passage et croisière maritime.
Le transporteur s'oblige à transporter, c'est à dire à effectuer lui même le déplacement.

L'organisateur ne s'oblige pas à transporter lui même, mais à fournir une prestation de transport. Ce que l'organisateur promet, entre autres choses, c'est qu'un transport sera effectué. S'il lui est loisible d'effectuer lui même le transport, cela n'est qu'une possibilité, mais non une nécessité.

Le passager demande à l'armateur de le transporter. Peu importe au croisiériste que l'organisateur soit également le transporteur.

Il faut pousser plus loin l'analyse et, au delà du contenu et de la nature de l'obligation, considérer l'obligation elle-même. Avant de rechercher qui s'oblige à transporter, on peut se demander si le contrat de croisière maritime a pour objet de créer une obligation de transport.

31 - L'OBJET DU CONTRAT

Peut être faut-il préciser ce que nous entendons par "objet du contrat".

L'objet du contrat est une formule elliptique : elle recouvre plusieurs notions qu'il faut dissocier.

Il faut distinguer entre d'une part l'objet de l'obligation, "c'est-à-dire la prestation qui peut consister à donner, à faire ou à ne pas faire" et d'autre part la chose qui doit faire l'objet de cette prestation.

> "C'est donc tantôt la prestation (objet de l'obligation) ou la chose (objet de la prestation) que la loi considère en parlant elliptiquement de l'objet du contrat..." (24)

On pourrait pousser plus loin la description et définir l'obligation comme étant l'objet du contrat.
Toutefois, il faut considérer que :

> "la création de l'obligation n'est pas l'objet mais l'effet du contrat. L'objet du contrat est l'opération juridique que les parties cherchent à réaliser. Cette opération est distincte des prestations promises qui sont l'objet des obligations." (25)

Ainsi, "l'objet du contrat" recouvre trois notions qui se développent ainsi :
L'objet du contrat qui est l'opération juridique envisagée par les parties ; l'objet de cette opération juridique qui est la prestation, ou objet de l'obligation ; l'objet de cette prestation qui est la chose.

Il faudra déterminer ici, quelle est l'opération juridique que les parties ont en vue, c'est-à-dire l'objet du contrat, non pas en tant que condition essentielle pour la validité de la convention, mais surtout en tant qu'élément caractéristique et distinctif du contrat envisagé.

32- L'OBJET DU CONTRAT DE PASSAGE

> "Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage." (art. 34 de la loi).

Cette définition du passage permet de classer le contrat dans la famille des contrats de transport.

> "Le contrat de transport est le contrat par lequel un entrepreneur s'engage envers une personne à conduire, d'un lieu à un autre, par un mode de locomotion déterminé, une marchandise ou une personne, moyennant un certain prix." (26)

Le contrat de transport se caractérise par un certain nombre d'éléments.

Selon M. le doyen RODIERE, ils sont au nombre de deux : le déplacement et la rémunération (27).

Le doyen RIPERT écrivait : "le déplacement y est l'objet principal d'un contrat à titre onéreux." (28)

321 - Le déplacement.

Le déplacement n'implique pas nécessairement la disparité des points de départ et d'arrivée.

Par exemple en matière aérienne, le fait d'atterrir sur l'aérodrome d'envol n'enlève en rien au déplacement son caractère de transport.

"Considérant... qu'il importe peu que le retour devait se faire sur le même aérodrome que celui du départ ; que tout déplacement même réalisé en circuit fermé, doit être qualifié de transport au sens que la loi donne à ce mot." (29)

Le déplacement doit être l'objet principal du contrat.

Ainsi en matière aérienne, il a été jugé que la leçon de pilotage n'était pas un transport.

"...Attendu que les juges du fond constatent que l'élève pilote ne monte pas dans un avion pour effectuer un parcours d'un point à un autre, et même en circuit s'il revient au même point ; qu'il n'a pas en vue un déplacement mais seulement la leçon de pilotage qu'il va recevoir et que sa présence dans l'appareil n'est que l'accessoire de la leçon qu'il va prendre..." (30)

Il en va de même du vol d'essai.

"Considérant que... le vol d'essai a exclusivement pour but de permettre au pilote de s'assurer de l'état de navigabilité de l'avion, de se rendre compte si les moteurs fonctionnent à un régime normal et s'il est apte à se déplacer dans des conditions régulières et sans danger..."

"C'est parce que le déplacement doit être l'objet principal du contrat qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les règles du contrat de transport aux visites touristiques qui comportent l'emprunt d'un engin de transport, s'il en est fait un usage secondaire." (31)

Au titre du déplacement on peut mentionner l'itinéraire :

"Plus couramment qu'en matière de marchandises, l'itinéraire à suivre n'est pas indifférent à l'usager. Mais la prescription d'un itinéraire *ne varietur* n'est pas une nécessité." (32)

L'article 34 de la loi de 1966 précise que le transport doit se faire sur un "trajet défini".

322 - La rémunération.

"La rémunération est un élément indiscutable, mais il est inutile de le faire figurer dans la définition puisqu'il est postulé par la notion même de contrat selon notre terminologie : une entreprise de transport n'est pas une oeuvre philantropique. Un 'contrat de transport' au sens précis que nous avons donné à cette expression, comporte nécessairement le prix de la voiture." (33)

La rémunération est impliquée par le caractère professionnel du transporteur.

33 - L'OBJET DU CONTRAT DE CROISIERE MARITIME

- La rémunération, dans le contrat de croisière maritime est un élément essentiel du contrat comme dans le contrat de passage ; cet élément est postulé par le caractère professionnel de l'organisateur.

On pourrait transposer ici l'expression de M.le doyen RODIERE, et affirmer que les organisateurs de croisières maritimes, eux non plus, "ne sont pas des oeuvres philantropiques".
Si la rémunération est un élément essentiel du contrat, elle n'est pas caractéristique du contrat de croisière maritime.

- Le déplacement est également un élément essentiel. Peu importe que le point de départ et l'arrivée coïncident ; généralement la croisière maritime sera un circuit ; (les anglo-saxons parlent de *tour*, c'est à dire de voyage circulaire).
(L'itinéraire est loin d'être indifférent au croisiériste).

Mais la différence avec le contrat de passage -et de transport en général- est que le déplacement n'est pas l'élément principal du contrat.

331 - Le déplacement n'est pas l'élément principal du contrat de croisière maritime.

Deux hypothèses sont alors concevables.

Soit le déplacement n'est pas le seul élément principal ; il y a plusieurs éléments qui sont aussi principaux et aussi importants que le déplacement.
Dans cette hypothèse le déplacement est l'un des éléments principaux du contrat.

Soit il n'est pas l'élément le plus important ; il n'est pas l'élément principal prépondérant.

Dans le contrat de transport -et donc dans le contrat de passage- l'opération juridique envisagée est le déplacement.

Mais dans la croisière maritime, le déplacement en tant que tel n'est pas l'objet du contrat, c'est-à-dire l'opération juridique recherchée par les parties parce que, à notre sens, ce qui est essentiel dans la croisière maritime, ce n'est pas la mise en relation de deux points distants dans l'espace, mais c'est la relation en soi qui est fondamentale.

Dans la croisière maritime, le déplacement n'est pas l'opération envisagée, mais le prétexte d'une autre opération ; le déplacement n'est pas le résultat recherché, il n'est qu'un moyen.

Cet aspect avait été très justement remarqué :

"A la différence d'un transport ordinaire, son objet essentiel n'est pas l'acheminement d'une d'un point de départ à un point de destination plus ou moins éloigné, mais une promenade en mer pendant un temps limité, suivant un itinéraire plus ou moins rigide pouvant comporter diverses escales à des dates généralement prévues." (5)

Dans le même sens :

"En d'autres termes l'acheminement de la personne d'un port à un autre ne doit pas être l'objet unique du contrat, faute de quoi il n'y a pas de contrat de croisière." (34)

332 - Jurisprudence.

3321 - Cass. 12 nov. 1969. DMF 1970.201.

On peut faire abstraction des faits dans la mesure où l'on précisera simplement qu'un navire devait parvenir à destination

au plus tard à une date convenue ; on peut également faire abstraction du problème juridique qui consistait, principalement, à décider qui, de l'affréteur ou du fréteur, était le transporteur et ne retenir que la déclaration de principe de la Cour de cassation.

Si le transporteur

> "était incapable d'exécuter ses obligations en nature, /il/ devait en rechercher l'exécution par substitution, même si celle-ci était plus onéreuse ; qu'à cet égard,et compte tenu des divers éléments de la cause, le recours à un transporteur aérien constituait une exécution adéquate".

L'obligation du transporteur est un résultat ; le transporteur s'oblige à déplacer d'un point à un autre, une personne ou une marchandise ; l'arrivée à destination est le point fondamental du contrat de transport ; elle est la raison d'être du déplacement.

Dans cette optique, on pourrait définir la cause du contrat -au sens de CAPITANT- comme étant la perspective de l'arrivée à destination du passager ou de la marchandise.

Si le moyen de locomotion utilisé, et dont la détermination est un élément important du contrat, ne permet pas d'obtenir le résultat recherché par les parties, l'exécution par substitution est alors possible.

3322 - Aix 14 nov. 1972. DMF 1973.414.

Une croisière maritime avait été interrompue par le naufrage du navire ; "Les passagers ont été recueillis à bord de l'Ancerville, puis rapatriés en avion."

Certains croisiéristes avaient intenté une action en dommages-intérêts pour interruption de la croisière.

Sur la première conséquence de cette interruption, à savoir le désagrément causé par la cessation du voyage -et des vacances-, on verra ultérieurement la position de la Cour. (*infra*, le préjudice moral).

> "En revanche, l'action en remboursement du prix du billet de croisière, n'est pas une action en responsabilité mais une action en restitution du trop perçu, le service promis n'ayant pas été intégralement exécuté..."

On peut développer à partir de cette jurisprudence, l'idée que le transport, n'est pas l'objet du contrat de croisière maritime. En prenant l'espèce soumise à la Cour d'Aix comme base de raisonnement, on peut formuler deux hypothèses.

Dans la première, le navire naufragé est un *liner* , effectuant son service ordinaire ; les passagers parties à un contrat de passage, recueillis par un autre navire, sont conduits à terre où un transport aérien est mis à leur disposition par le transporteur maritime.

Il est vraisemblable que ce transport aérien ne sera pas un "rapatriement", mais, ainsi que cela est déclaré par la Cour de cassation -12 nov. 1969-, une "exécution par substitution".

Autrement dit, le transporteur sera considéré comme ayant exécuté son obligation si, le navire ayant fait naufrage, il parvient cependant à mener les passagers à destination ; le "service promis" , dans cette hypothèse, sera considéré comme ayant été exécuté.

Dans la seconde hypothèse, ce ne sont plus des passagers, mais des croisiéristes qui voient sombrer leur navire, et c'est le cas de l'espèce (Aix 14 nov. 1972).

Le transport aérien mis à la disposition des croisiéristes ne constitue pas une "exécution par substitution" ; ce transport ne peut les conduire à destination, car, à proprement parler, il n'y a pas de destination ; ce transport n'est qu'un "rapatriement".

La terminologie utilisée est révélatrice de la différence. La croisière maritime est généralement circulaire ; on a vu que l'on parlait de *tour*, ou en français de circuit.

Le transport est linéaire. Il est effectué sur un navire "de ligne", un *liner*. Et la désignation du contenu du contrat se fait en indiquant l'un des points de cette ligne, qui, pour le voyageur sera le point final du contrat.

Si le voyage doit se terminer au point de départ, on ne parle pas alors de circuit, mais de voyage aller-retour.

Il est possible, si cela était nécessaire, de marquer la différence entre passage et croisière maritime en utilisant l'hypothèse selon laquelle un navire "saute" une escale.

Il s'agit d'un passage. Il faut distinguer selon que le passager devait ou non débarquer à l'escale escamotée.

S'il ne devait pas débarquer, le préjudice subi est infime et il est vraisemblable que, n'ayant pas d'intérêt, le passager n'aura pas d'action.

Si l'escale sautée était le lieu de débarquement du passager, il subit un préjudice qui sera d'autant plus réduit que le transporteur s'efforcera de pourvoir au déplacement du passager entre l'escale suivante et le point de débarquement du passager.

En matière de croisière maritime, l'escale n'est jamais un éventuel terme du voyage. Il est d'ailleurs possible de concevoir des croisières maritimes sans escale ; l'escale dans la croisière maritime, n'est que le prétexte d'un divertissement quelconque.

Lorsque le navire "saute" une escale, une partie de l'intérêt du voyage disparaît...

Que l'on se souvienne de l'affaire du M/S Batory. Le navire est parvenu au lieu -et dans le temps- prévu mais cela, à la différence d'un transport, n'a nullement satisfait les croisiéristes.

> "Le séjour à bord, la flannerie en mer, sont pour beaucoup, un des principaux agréments de la croisière. On s'inscrit à celle-ci en considération des commodités d'agrément et de distraction offertes par le navire." (5)

NOTES

1- RODIERE. in Dr. des Transp. T3 fasc. 1 n° 1403 p. 229.
repris in JCP. 1956. II. 9240.

2- Paris 25 nov. 1955 JCP. 1956.II. 9240 RODIERE
Cass. civ. 1er. 5 janv. 1961 Rev. Gen. Air 1961.81 CAS

3- CAS. Rev. Gen. Air. 1961.84 précité

4- RODIERE in JCP. 1956 précité.

5- CHAUVEAU. La croisière maritime, in JCP. 1959 Ch. 1498.

6- COUVRAT in les agences de voyages en droit français p.9.

7- (Affaire des chemins de fer Dannois).

8- Trib. Com. Seine 4 janv. 1957 JCP. 1957.II.9932 RODIERE.

9- RODIERE. Traité T3 n° 1099 p. 325.

10- RODIERE. Traité T3 n° 1096 p. 322-323.

11- Il en est souvent ainsi cf. par exemple Cass. com. 12 nov. 1969 DMF. 1970.201 où une association avait affréte un navire en vue de faire effectuer un voyage à ses sociétaires.

12- RODIERE. op. cit. n° 1097 p. 323.

13- Trib. gr. inst. Paris 22 nov. 1973 JCP. 1974.II.17804.

14- Paris 27 janv. 1975 DMF. 1975.409.D.1975.J.336.

15- Encyclopédie Dalloz. droit commercial T3, n° Transports maritimes n° 228. par RODIERE.
et Traité T3 n° 1108 p. 333.

16- Trib. gr. inst. Paris précité.

17- Paris précité.

18 - RODIERE.

19- POPLIMONT.

20- RODIERE. op. cit. n° 1097 p. 323.

21- Expression de M. RODIERE op. et loc. cit.

22- RODIERE. op. cit. n° 1108 p. 333.

23- id. n° 1114 p. 340.

24- MARTY et RAYNAUD. Droit civil T2. vol. 1 n° 164. p. 150.

25- MAZEAUD. Leçons T2. n° 231. p. 190.

26- ESCARRA et RAULT, les contrats commerciaux, T2 (Sirey 1955).

27- RODIERE. Dr. des transp. T3 fasc. 1. n° 1142.

28- RIPERT- Traité élémentaire droit com. n° 2411 (1954).

29- Rennes 20 nov. 1963. Rev. franç. dr. aérien. 1964.102.

30- Cass. civ. 1er 4 juillet 1967. JCP. 1967. II. 15234.
CHAUVEAU.
Rev. frç. dr. aérien. 1967. 438. GEORGIADES
Rev. gén. air. 1967. 572. DU PONTAVICE

31- RODIERE. Dr. des transp. T3 fasc. 1 n° 1143.

32- -id- n° 1142.

33- RODIERE. Dr. des transp. T2. n° 340 p. 10.

34- RODIERE. Traité. T3 n° 1100. p. 236.

CHAPITRE II

CROISIERES MARITIMES ET CONTRATS DE VOYAGES

Le contrat de voyage désigne le voyage d'agrément organisé qui ne peut être qualifié de croisière maritime. Tantôt il s'agira d'un phénomène totalement étranger au monde maritime, tantôt, bien qu'il comporte une partie maritime, le voyage ne correspond pas à la "croisière maritime" *stricto sensu* ; dans ce dernier cas, il s'agira, par exemple d'un voyage terrestre avec passage par mer. Toutefois, tous ces voyages présentent un trait commun, qu'il y ait ou non passage par mer : ils ne sont pas soumis aux dispositions du chapitre IV du titre 3 de la loi de 1966.

Quel est alors leur régime ? Il n'y a pas de qualification unique en l'état actuel du droit ; la jurisprudence examine les rapports voyageurs-organisateurs de voyages en fonction des cas d'espèce et l'analyse juridique diffère selon les circonstances.

SECTION 1

LES CONTRATS DE VOYAGESEN DROIT INTERNE

Les solutions retenues par la jurisprudence peuvent se situer comme se rattachant essentiellement à deux types distincts de contrat : contrat de mandat salarié et contrat d'entreprise. Mais, d'autres solutions ont été avancées.

II - LE CONTRAT DE MANDAT

Cette qualification de mandat correspond à la fonction, historiquement la plus ancienne, des agences de voyages.

Le voyageur qui ne voulait pas, ou ne pouvait pas conclure tous les contrats nécessaires au bon déroulement de son voyage s'adressait à une agence ; celle-ci concluait au nom et pour le compte du client, les opérations désirées.

111 - Rôle de mandataire des agences de voyages.

Les agences de voyages ne manquent pas de stipuler dans les "conditions générales" des contrats, leur qualité d'"intermédiaire"

> "Pour tous les parcours autres que ceux effectués par ses navires, le présent programme est établi par la Compagnie en qualité d'intermédiaire entre, d'une part les passagers, et d'autre part, les transporteurs par eau, par terre, par air, les hôteliers et en général tous les prestataires de services".

Les obligations assumées par l'agence mandataire varient, bien évidemment, en fonction du mandat donné par le client à l'agence.

Il est certain que le client qui demande, par exemple, la réservation d'une chambre d'hôtel dans telle ville, et à telle date, ne saurait, par la suite, reprocher à l'agence le fait que la réservation, correctement effectuée, ne coïncide pas avec la période de son séjour dans la ville.

Il n'en va différemment que si c'est l'agence qui devait synchroniser les différents services.

Mandataire, l'agence de voyage effectue des opérations juridiques pour le compte et au nom du client.

112 - Conséquences juridiques.

La jurisprudence est "ferme et constante".

1121 - Paris 25 nov. 1955 (1), dont Cass. civ. 5 janv. 1961 (2).

Cette affaire est célèbre : Une personne désirait effectuer un voyage à travers l'Amérique et à des dates déterminées. Elle s'adresse à une agence de voyage.

"Une longue correspondance s'échangea entre l'agence et son client qui, ne connaissant pas la région, avait demandé conseil sur toutes sortes de points /...7. Finalement, après plusieurs devis un projet définitif fût établi /...7" (3).

La qualification d'un tel contrat ne soulève pas en pratique de grandes difficultés.

"Les parties ont été d'accord pour voir dans le contrat conclu /...7 un mandat salarié et /...7 les juges du fond ont à bon droit admis l'existence d'un tel contrat".

Les faits, on peut le souligner, étaient caractéristiques du voyage organisé à la demande ; cependant, la qualification de mandat est également retenue lorsqu'il est question de voyage à l'avance.

1122 - Cass. civ. 1er, 15 oct. 1974 (4).

Lors d'un voyage organisé à l'avance en Inde, une voyageuse avait été blessée "au cours d'un déplacement en voiture automobile entrant dans les excursions communes".

L'accident était dû au manque de maîtrise du chauffeur de taxi qui, malgré les observations des voyageurs, conduisait à une vitesse excessive ;

"Il était également établi que le transporteur routier était connu sur la place pour avoir des chauffeurs imprudents, qui ne tenaient pas compte des remarques que leur adressaient les voyageurs..." (5).

Le contrat liant l'agence à son client ne pouvait être qualifié de transport, car l'agence n'effectuait pas le transports ; elle se contentait de conclure un contrat de transport au bénéfice de ses clients.

1123 - Paris 27 janv. 1975 (6).

Le voyageur s'était adressé à l'agence afin qu'elle organise le voyage désiré ; c'était un voyage organisé à la demande ; il avait été conçu "pour répondre à l'agrément" des voyageurs ; c'était un circuit spécialement adapté à leur goût et convenance ainsi qu'à la durée de leur temps de vacances.

Le client ne peut se tromper sur le rôle joué par l'agence : il s'adresse à elle non pour qu'elle effectue les prestations nécessaires au déroulement du voyage, mais pour qu'elle obtienne que d'autres effectuent ces prestations : elle est un intermédiaire.

La Cour d'appel a analysé le contrat liant les parties comme consistant "en un mandat pour la partie terrestre du voyage [...] et en un contrat de transport pour sa partie maritime".

113 - Conséquences juridiques découlant de la qualification de mandat.

Mandataire, l'agence ne répond que de ses fautes personnelles dans la gestion du mandat qui lui est confié par le client. Elle ne répond nullement du fait des prestataires de services.

L'intérêt de cette qualification est manifeste en matière de responsabilité pour dommage corporel causé au passager en cours de transport ; c'est l'un des problèmes que toutes les décisions ci-dessus citées, ont dû résoudre.

Cass. 5 janv. 1961 : Le taxi transportant les voyageurs fait une chute de 14 mètres ; elle est fatale aux passagers ; le chauffeur, indemne et affolé, s'enfuit.

Cass. civ. 14 oct. 1974 : Le taxi transportant les voyageurs quitte la chaussée, et s'immobilise "après avoir fait plusieurs tours sur lui-même". La demanderesse est blessée.

Paris 27 janv. 1975 : Le train déplaçant les voyageurs déraille ; l'un des époux M. est blessé.

... Dans toutes ces espèces, l'agence n'assurait pas le transport ; elle ne pouvait pas être qualifiée de transporteur et, à ce titre déclarée responsable.

Elle n'est que mandataire salarié du client ; a-t-elle commis une faute personnelle ? Dans l'affirmative, elle sera responsable ; dans la négative, elle ne peut l'être.

Selon les circonstances, la jurisprudence retiendra une faute personnelle du mandataire, généralement une *culpa in eligendo* : soit le chauffeur de taxi n'est pas assuré, et insolvable, soit il est réputé pour son imprudence.

Mais, il est parfois déraisonnable de retenir une faute, et cela surtout si l'agence s'est adressée à un transporteur irréprochable. C'est pour cette raison que certaines décisions ont qualifié l'agence de transporteur.

12 - LE CONTRAT DE TRANSPORT

Il est possible que l'agence soit impliquée dans des opérations de transport.

Il est fréquent, par exemple, que les transports accessoires soient effectués par les organisateurs du voyage : le transport, des bureaux de l'agence au quai de la gare ferroviaire, maritime ou aérienne, se fera au moyen d'un véhicule appartenant à l'agence. Dans cette hypothèse, l'agence effectue réellement des opérations matérielles de transport (§ 121) ; mais la possibilité existe également que l'agence soit considérée comme transporteur bien qu'elle n'effectue aucune opération matérielle de transport (§ 122 & § 123).

121 - L'agence effectue des opérations de transport.

Peu importe que ce soit une agence de voyage qui, accessoirement, réalise le déplacement des voyageurs , ou que ce soit un transporteur professionnel qui exerce légalement la profession d'agent de voyage. Ce qui importe, c'est qu'il y ait confusion entre le transporteur et l'organisateur.

Ainsi, l'organisateur-transporteur sera responsable, tantôt en tant qu'organisateur, tantôt en tant que transporteur.

En tant qu'organisateur, l'agent de voyage est responsable de tout défaut d'organisation, de toute défectuosité dans le déroulement du voyage. Il est responsable pour faute personnelle en tant que mandataire salarié du client -en tant qu'intermédiaire- de tout choix défectueux d'un prestataire de services.

En tant que transporteur, l'organisateur sera responsable selon le droit applicable au transport.

122 - L'agence transporteur apparent.

Il peut se faire que, bien que n'effectuant pas elle-même le transport, l'agence soit cependant considérée comme transporteur et tenue comme tel en vertu de la théorie de l'apparence.

1221 - Jurisprudence.

On peut citer, pour illustrer cette théorie : Paris 15 déc. 1952 (7).

La compagnie aérienne, dont l'appareil s'était écrasé, était en faillite ; le recours des victimes contre le transporteur aérien était vain.

L'agence de voyage fût recherchée en responsabilité, non en tant que mandataire ayant commis une faute dans le choix du transporteur, mais en tant que transporteur.

> "La Cour de Paris déclare non pas que l'agence avait signé avec les victimes des contrats de transport, mais qu'elle avait agi "en qualité de transporteur" : en effet, le nom et l'adresse du transporteur réel avaient été cachés par une étiquette portant le nom de l'agence ; celle-ci avait, aux yeux des voyageurs, l'apparence d'un transporteur" (8).

La Cour estima que c'était là "un comportement qui, graduellement" était susceptible "de provoquer la métamorphose de l'agent en transporteur".

1222 - La théorie de l'apparence.

La théorie de l'apparence repose sur un certain nombre d'éléments. C'est une théorie d'exception.

Le créancier d'une obligation a cru, de bonne foi mais à tort, à la qualité de débiteur d'une personne qui n'a rien fait pour le détromper ; son erreur est excusable.

La personne qui a pris l'apparence vraisemblable d'un débiteur devra assumer, vis à vis du créancier, les obligations du véritable débiteur.

1223 - Conséquences en matière aérienne et en matière maritime, à l'exception des croisières maritimes.

M. CAS souligne (9) les conséquences quelque peu paradoxales que cette jurisprudence, attribuant aux agences de voyages la qualité de transporteur, peut avoir.

Qualifiée de mandataire, l'agence fautive d'un choix défectueux du transporteur est tenue de réparer l'entier dommage souffert par la victime.

La solution pratique est identique lorsque l'agence est qualifiée de transporteur terrestre. Et c'est d'ailleurs afin qu'elle assure la réparation intégrale du préjudice -ce que ne peut faire en l'espèce le transporteur- que l'agence qui n'a pas commis de faute personnelle, est déclarée transporteur.

En droit aérien, tant la loi interne que la Convention internationale de Varsovie, édictent une limitation de la responsabilité du transporteur aérien.
Et en droit maritime, tant la loi interne que la Convention internationale de Bruxelles, édictent une limitation de la responsabilité du transporteur maritime.

"Il en résulte de façon surprenante, que la responsabilité de l'agence, dont le tribunal dira quelle est, en réalité une entreprise de transport [maritime ou aérien], pourra être moins lourde que si elle s'était bornée à faire oeuvre de mandataire" (9).

123 - L'agence qualifiée "transporteur".

Il est très difficile de rapporter une faute de choix de l'agence lorsque le transporteur choisi présente toutes les conditions de sécurité : SNCF, Compagnie aériennes ou maritimes.

"Le transporteur est solvable et bien assuré ; en quoi l'agence qui n'a joué qu'un rôle d'intermédiaire et qui n'assure pas l'exécution matérielle du transport a-t-elle pu se rendre fautive ? Certains magistrats, devant

"cette difficulté, n'ont pas hésité à admettre une responsabilité sans faute, il leur fallait alors qualifier le contrat liant l'agence à son client de transport" (10).

Que l'organisateur soit considéré comme transporteur, pouvait juridiquement se justifier par la théorie de l'apparence. Encore fallait-il que l'application en soit restreinte car

"elle est une théorie d'exception [...]. Il convient à notre avis de réserver la protection de la théorie de l'apparence à ceux dont l'erreur est particulièrement excusable" (11).

Malgré quelques décisions (Tribunal de Grande Instance de la Seine. 13 mars 1963, qui déclare que l'apposition sur un car de l'enseigne d'une agence révèle un souci de publicité mais n'est pas déterminante quant à la nature de la convention), il arrive fréquemment que la qualification de transporteur dénote de la part des juges d'autres préoccupations que celle d'une qualification juridique du contrat.

"L'agence est très souvent condamnée à payer qu'après la constatation expresse ou tacite, par les magistrats, de l'insolvabilité du transporteur ou de l'hôtelier, ou après la constatation du lieu d'élection du domicile du transporteur bien souvent l'étranger" (12).

"Considérant qu'une agence [...] ne saurait obliger sa clientèle, pour réparer les conséquences de ses défauts de prudence et vigilence, à engager en pays étranger des procédures contre le transporteur insuffisamment assuré qu'elle a en fait imposé à sa clientèle, et qui opposerait vraisemblablement aux demandes les mieux fondées, toute la résistance possible" (13).

"Il y a fort heureusement dans l'instance, un intermédiaire, une agence, et celle-ci a beau s'expliquer, se justifier, tout le monde tombe d'accord pour crier *haro* sur elle" (14).

L'absence évidente de faute, en tant que mandataire, l'invraisemblance d'une qualification de transporteur, et le désir d'indemniser les victimes -et par voie de conséquence la nécessité de condamner l'agence- ont conduit à rechercher d'autres qualifications juridiques.

13 - LE CONTRAT DE COMMISSION DE TRANSPORT

L'idée de faire de l'agence de voyage un commissionnaire de transport de passagers a été maintes fois émise.
La Commission de Réforme du Code de Commerce l'a même retenue (15).

En matière de transport de marchandises, le commissionnaire de transport est, selon l'article 99 du Code de Commerce, "garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises".
Ainsi le commettant confie une marchandise à un commissionnaire ; cette marchandise est perdue ou avariée du fait d'un transport intermédiaire. Le commettant ne sera pas contraint de rechercher sur quel tronçon du parcours le dommage s'est produit ; peu lui importe de savoir quel est le transporteur responsable. Il demandera réparation au commissionnaire.

La tentation était grande de transposer des marchandises aux personnes. Le client se confie à une agence ; cette agence a recours à divers transporteurs et c'est au cours de l'un de ces transports que le client est blessé.
Plutôt que de rechercher quel était le transporteur au cours du transport duquel s'était produit l'accident, et s'exposer ainsi "à la rouerie des professionnels habiles à rejetter l'un sur l'autre une responsabilité qui, finalement, n'incomberait à aucun" (16), il était préférable pour les victimes de s'adresser à l'agence qui aurait été "garante" des faits des prestataires de services intermédiaires : transporteurs, hôteliers, etc...

La tentation était grande mais la jurisprudence n'y a pas succombé.

> "Cette conception est pratiquement ignorée de la jurisprudence, si l'on excepte un arrêt rendu le 10 mai 1926 par la Cour d'appel de Lyon. S. 1926.2.58..." (17)

La majorité de la doctrine, également, repousse l'assimilation.

"ces textes (art. 97. 98. 99 code com.) visent exclusivement le transport de marchandises et leur caractère exceptionnel ne permet pas de les étendre au transport de personnes..." (18)

"Nous devons en effet rejeter pour l'instant, catégoriquement, cette qualification. En aucun cas, l'agence de voyage ne peut être déclarée commissionnaire de transport de passagers, puisque juridiquement cette classification de contrat n'existe pas" (19).

14- LE CONTRAT D'ENTREPRISE

Qualifier l'agence de transporteur peut répondre à une description réaliste lorsque l'agence se comporte effectivement en transporteur, ou à une fiction admise par faveur pour le client victime excusable d'une erreur due à l'apparence de l'agence. Dans les autres cas, le but recherché, à savoir l'indemnisation des victimes d'un transport, ne peut être atteint sans faire violence à l'analyse juridique.

Il faut cependant considérer que l'agence qui organise une croisière

"n'a pas une simple fonction de mandataire ... elle organise la croisière ... c'est un contrat qui se superpose aux mandats susdits (ou les absorbe) [...] c'est un contrat d'entreprise" (20).

L'agence reste un mandataire salarié, mais son rôle s'est accru démesurément et déborde le cadre du contrat de mandat ou ne peut s'y réduire.

Outre les obligations de mandataire, il faut constater que son activité implique une

"responsabilité principale pour inexécution des obligations que comportait le contrat d'agence, contrat d'agencement intellectuel qui relève du contrat d'entreprise..." (20).

Cette affaire est typique de l'accroissement de la responsabilité des agences de voyages.

Que cet accroissement soit la conséquence de celui de leur rôle ou d'une appréciation d'une sévérité accrue de leur responsa-

bilité par les tribunaux, force est de constater que le contrat qui lie l'agence à son client se trouve contenir un nombre croissant d'obligations.

Les faits, dans l'espèce du 27 octobre 1970, étaient les suivants : une croisiériste terrestre avait été blessée en Espagne dans une collision entre le car espagnol qui la transportait et un autre véhicule. Elle avait demandé à la société de tourisme organisatrice de cette croisière, conseil pour agir en responsabilité. L'agence lui répondit, le 22 octobre 1965, qu'elle allait lui transmettre toutes précisions utiles, ce qu'elle fit le 24 octobre ... 1966 ! La prescription contre le transporteur était acquise selon la loi espagnole.

La Cour de Paris retînt la responsabilité de l'agence, non du fait de l'accident, mais du fait du préjudice qu'elle avait porté à la demanderesse de par sa négligence constituée par la lenteur de sa réponse.

Cela dépassait le cadre du mandat.

> "Le rôle de la société ne s'est pas limité à celui d'un simple intermédiaire, mais elle a mis sur pied une organisation complète... Dès lors, l'arrêt attaqué (Paris 28 nov. 1968) a pu considérer que la société avait agi en qualité d'entrepreneur".

Ce n'était plus simplement en tant que mandataire salarié, tenu de ses fautes personnelles de gestion, que l'agence était recherchée en responsabilité, mais en qualité d'entrepreneur. Elle avait alors l'obligation

> "d'apporter toute diligence pour assurer l'exécution du contrat, et, surtout en pays étranger, de porter assistance à son client dans toute la mesure de ses moyens" (21).

> "La qualification de mandat salarié est devenue tellement évidente qu'elle n'est plus remise en cause. Et pourtant, on l'a souvent dit, la nature juridique ne peut être sans craquement démesurément forcée [... l'agence peut avoir] agi en qualité d'entrepreneur, son rôle ne se limitant pas à celui d'un simple intermédiaire" (22).

La difficulté pourrait résulter de l'absence du législation spécifique ; le contrat de croisière non-maritime est laissé à la liberté des parties, ou plus exactement de l'une d'elles.

La jurisprudence cherche à combler le vide législatif. La matière est essentiellement prétorienne.

La jurisprudence a tendance à rechercher la protection du contractant individuel contre son cocontractant professionnel ; elle a tendance, en outre, à rechercher l'indemnisation à tout

prix des victimes. Ces tendances estompent la recherche juridique de la nature du contrat : du domaine de l'interprétation, on passe à celui de la justification.

Il faut cependant concéder à la décharge de la jurisprudence, que le contrat liant un client à un organisateur de voyage ne correspond pas à un type unique de contrat ; laissé au domaine contractuel, le contenude chaque contrat est particulier, les obligations assumées varient à l'infini. Il est parfois difficile de dégager une homogénéîté du contrat de voyage. Il semble qu'actuellement on se dirige vers une analyse en deux groupes : le premier contient des contrats qui se rapprochent plutôt du mandat, le second rassemble ceux qui s'en éloignent. On parle alors de contrat d'entreprise.

Il est constant, dans la responsabilité des agences de voyages, que c'est toujours une faute personnelle de l'agence qui est retenue. Ce qui varie, ce sont les obligations du contrat. C'est peut être la raison pour laquelle la qualification de commissionnaire de transport n'a pas connu les faveurs de la jurisprudence.

- Mandataire, l'agence est responsable de sa faute personnelle, dans la gestion du mandat.
La recherche de l'indemnisation des victimes pourra être satisfaite en accueillant facilement une faute de choix : l'agence aura commis un choix défectueux lorsque le transporteur -ou le prestataire en général- ne peut indemniser la victime.

- Transporteur, l'organisateur est responsable de sa faute personnelle, en tant que transporteur. On peut trouver là un excellent moyen d'indemniser les victimes lorsque le mandat ne suffit pas ; on invoque alors l'apparence d'un transporteur qu'aurait prise l'agence.

- Entrepreneur, l'organisateur est encore responsable de sa faute personnelle. L'avantage de cette qualification est son imprécision. Ainsi, l'organisateur sera tenu d'une obligation très générale de diligence pour assurer l'exécution du contrat.

> "C'est la première fois, il convient d'insister, que la Cour suprême qualifie d'entreprise la convention conclue entre une agence de voyage et un touriste" (22).

Il faut mentionner que ce n'est ni la multiplicité, ni la variété des mandats qui peut transformer le mandat en entreprise ; mais c'est l'agencement de ces services qui forme un ensemble cohérent et c'est cet agencement qui est qualifié, en italique, par M. le doyen RODIERE de "contrat d'agence", contrat d'agencement

intellectuel qui relève du contrat d'entreprise.

Ce contrat implique alors des obligations qui lui sont propres et qui ne pourraient découler du contrat de mandat.

SECTION 2

LA CROISIERE EN DROIT ETRANGER

Exception faite de notre loi du 18 juin 1966 -titre 3 ch. IV- il n'existe pas, d'une façon générale, de législation nationale spécifique du "contrat de voyage" dans les pays étrangers.

La jurisprudence dans chaque pays, a dû procéder à l'analyse juridique de chaque contrat.

On peut déceler cependant une certaine unité dans l'analyse. La première difficulté, en présence d'un contrat aussi complexe que le contrat de croisière maritime, est de savoir s'il faut le décomposer en ses différents éléments constitutifs ou s'il faut conserver au contrat l'unité qu'il a généralement d'un point de vue économique.

Une tendance se manifeste dans toutes les interprétations quel que soit le pays considéré ; les juridictions saisies ont une propension très nette à rechercher, à tout prix, l'indemnisation des victimes ; elles saisissent toutes les occasions possibles pour rendre l'agence de voyages responsable du dommage causé au voyageur.

Il faut mentionner en droit espagnol, l'existence d'un *reglamento de Agencias de viajes*, du 23 février 1963, mais, selon les termes de M. VANERPERREN (23) cette règlementation est fragmentaire et ne se prononce pas sur la nature du contrat.

Nous examinerons les solutions dégagées en droit italien, belge, suisse et neerlandais et enfin selon le droit des USA.

21- LE DROIT ITALIEN.

Il semblerait qu'il y ait désaccord entre la doctrine et la jurisprudence sur la question de la nature du contrat de croisière maritime.

En l'absence de législation spécifique, le problème de l'interprétation du contrat est résolu en Italie, comme il l'était en France avant la loi de 1966, c'est-à-dire prétoriennement.

211 - Jurisprudence.

2111 - Cass. 20 *marzo* 1947 (24).

Dans un premier temps, la Cour de cassation évite de se prononcer explicitement sur la nature du contrat, mais elle semble cependant s'orienter vers la thèse du mandat.

2112 - Cass. 5 *maggio* 1961. N. 104 (25).

Par son arrêt du 5 mai 1961, la Cour suprême opère un revirement de jurisprudence et fait entrer le contrat de croisière maritime dans le cadre d'un contrat de transport. La Cour estime que la prestation de transport étant prépondérante à toute autre prestation, elle emporte la qualification globale du contrat. (Théorie de *l'accesoire-assorbimiento*).

Toutes les prestations composant le voyage sont axées sur la prestation de transport.

"... La prestazione del trasporto ed a questa tutte le altre prestazioni coordinate per il fine del viaggio..."

Cette décision est confirmative de celle de la Cour d'appel. *Corte d'Appelo Napoli. 23 aprile 1958* (26).

212 - Doctrine.

L'arrêt de la Cour de Naples avait été critiqué ; celui de la Cour de cassation l'est également.

En effet, M. SPASIANO, reproche à la Cour de n'avoir pas pris en considération une distinction fondamentale faite depuis longtemps par la doctrine, en particulier par VITALE (27).

Cette distinction essentielle repose sur la description des faits et leur analyse.

Ainsi, l'agence organise le voyage et c'est un point, mais elle n'effectue pas le transport ; elle se contente de conclure, pour le compte du client, un contrat de transport comme elle le fait pour les autres prestations.

> *"Di solito, l'agenzia organizza il viaggio, ma non assume il trasporto ; si limita a concludere il contratto di trasporto, come altri contratti con i vari fornitori, per conto ed anzi normalmente in nome del turista"* (28).

Lorsque l'organisateur de la croisière maritime exécute lui-même le transport, il n'y a, en droit italien, aucun problème : l'organisateur est responsable en tant que transporteur. Mais lorsque l'organisateur n'effectue pas le transport, il ne peut être tenu comme un transporteur.

L'agence ne peut être considérée comme voiturier parce que l'élément caractéristique du contrat de transport fait défaut, à savoir transporter une personne d'un lieu à un autre :

- ROMANELLI (29).

Pour cet auteur, le contrat de croisière maritime est une variété de mandat ; il fait partie de la catégorie des contrats d'assistance touristique.

- SPASIANO.

Pour ce dernier, le contrat de croisière maritime présente des analogies avec le contrat de *"spedizione"*.

. Le contrat de *spedizione*.

Le contrat de *spedizione*, est régi par les articles 1737 à 1741 du code civil italien. C'est une variété de mandat par lequel le *spedizioniere* s'oblige à conclure un contrat de transport en son propre nom, mais pour le compte d'un commettant.

Comme le fait notre commissionnaire de transport, le *spedizioniere* ne s'oblige pas à transporter personnellement, mais à faire transporter. Il est tenu de conserver la marchandise à expédier ; il répond du dommage causé à la marchandise pendant le temps qu'elle lui est confiée et cela bien que, et même si, le transport n'est pas effectué par lui.

Toutefois, cette qualification du contrat de croisière maritime en contrat de *spedizione* se heurte à certaines objections qui sont analogues à celles faites à notre contrat de commission de transport ; la critique radicale est que la commission de transport est un contrat conclu en vue du déplacement d'une marchandise et qu'il ne saurait être étendu aux personnes.

. La croisière maritime et le contrat d'*appalto*.

Le contrat d'*appalto* est régi par les articles 1655 à 1677 du code civil italien.

C'est le contrat par lequel une partie s'oblige à exécuter un travail ou un service. C'est un contrat par lequel une partie s'engage, par l'organisation des moyens à ce nécessaire et au moyen d'une gestion à ses propres risques, à accomplir un ouvrage ou un service contre une prestation en argent.

L'*appaltore* doit avoir une entreprise correctement organisée afin de pouvoir rendre les services demandés ; mais cette qualification doit être repoussée car l'*appaltore* agit à ses propres risques alors que l'organisateur de voyages ne s'oblige ni à exécuter la prestation promise, ni à agir à son compte et à ses risques.

En conclusion, la doctrine italienne se prononce en faveur de la qualification du mandat.

- SPASIANO

"secondo l'opinione preferible percio, quando non vi e assunzione del trasporto, il contratto di cruciera l'inquadra nel mandato" (30).

- ROMANELLI.

"il contratto di crociera senzo l'assunzione del trasporto per il viaggio rientro in quel sottotipo del mandato che a costituito del contratto di assistenzia turistica" (29).

- Dans le même sens VITALE.

Cette qualification de mandat n'est pas exclusive de celle de transport qui doit en effet être appliquée lorsque l'agence réalise le transport, lorsqu'elle agit en qualité de *vettore*. Si tel avait été le cas, l'arrêt de la Cour de cassation du 5 mai 1961 précité n'aurait pas été l'objet de critiques doctrinales.

Lorsqu'elle ne se comporte pas en transporteur, l'agence est un intermédiaire qui conclut, entre autres contrats, un contrat de transport pour le compte du client ; la catégorie juridique italienne d'assistance touristique -qui est une sorte de mandat- est plus large que celle de la croisière maritime ; elle permet de l'englober.

22 - LE DROIT BELGE.

Comm. Bruxelles 13ème ch. 5 avril 1952 (31).

Un voyage avait été organisé à la demande du voyageur et l'agence avait joué un "rôle de conseil et d'intermédiaire entre son client et les entreprises hôtelières et de transport, dont il /le voyageur/ devait faire usage".

Le voyage ne se déroula pas parfaitement.

A Colombo, "les bons qui lui avaient été remis par l'organisateur lui furent refusés tant par l'hôtel où il devait descendre que par les chemins de fer de l'état de Ceylan".

A Kandy, l'hôtel suisse réservé pour le voyageur "n'existait plus". Quant au correspondant de l'agence, il se trouvait qu'il n'était qu'un "simple libraire dépourvu de toute espèce de connaissance spéciale et n'était investi d'aucune mission".

Or

"... le rôle essentiel des agences de voyages consiste précisément dans le fait d'avoir des correspondants éprouvés et d'agir en sorte que, grâce à leur expérience et à leurs relations,

les services qu'ils ont promis se trouvent être prestés à l'arrivée de leur client".

Selon certaines décisions, le rôle de l'agence serait un rôle de courtier, consistant à mettre en présence les intéressés ; selon d'autres, l'agence est un "intermédiaire".

La Cour de Bruxelles 5 avril 1952 précitée a analysé le contrat comme suit :

> "Attendu que la convention litigieuse, si besoin était de lui donner une appellation juridique déterminée, trouverait sa place dans la dénomination de louage d'industrie et ce plus particulièrement au regard du contrat de transport qui s'y trouve inclus, mais étant donné que les prestations relatives au logement, nourriture et autres qui en font partie et ne sont pas des éléments constitutifs du dit contrat de transport ; il y a lieu de dire qu'elle constitue un contrat '*sui generis*'...".

La jurisprudence belge opère la distinction selon que l'agence "vend" des voyages organisés par d'autres ou selon qu'elle est l'organisateur du voyage.

Dans le premier cas, elle est mandataire, dans le dernier elle acquiert la qualité d'entreprise. Cf. tribunal de com. Bruxelles 21 avril 1969 (32).

Des avaries aux organes de propulsion du navire avaient écourté la croisière. Le programme prévu ne pouvant être réalisé, le voyage fût interrompu, et les croisiéristes rapatriés en avion charter.

L'organisateur fait valoir sa qualité d'intermédiaire, selon laquelle il ne répondait pas du transporteur.

Le tribunal décide que cette thèse

> "va à l'encontre d'une jurisprudence établie, qui estime que la convention avenue entre une agence de voyages et son client constitue un contrat *sui generis* qui n'en oblige pas moins les parties à ce qui s'y trouve stipulé tout en se conformant aux règles générales du droit et à l'usage" (32).

Cette position du tribunal correspond à l'opinion d'une certaine doctrine.

Certains auteurs analysent le contrat en un contrat d'entreprise de transport et de fournitures (33).

23 - LE DROIT SUISSE.

> "Les agences de voyages sont avant tout des intermédiaires parce qu'elles n'offrent que des *services* et que leur activité se justifie par l'existence d'autres entreprises sans lesquelles elles n'auraient pas de raison d'être" (34).

M. WISWALD distingue selon que les agences agissent en tant qu'intermédiaire, en tant qu'organisateur ou en tant que fournisseur de services touristiques divers.

En tant qu'organisateur, l'agence n'apparaît plus comme un simple intermédiaire, "mais comme un entrepreneur assemblant des éléments épars pour en faire un tout".

> "Le problème fondamental de la responsabilité est celui de la faute /.../ qui, en matière contractuelle se présume du simple fait de l'inexécution du contrat".

La tendance consistant à rendre l'agence responsable de tout accident survenu au passager, alors qu'elle n'a pas effectué le transport, n'a "aucun fondement légal en droit suisse".

Selon le droit suisse, l'agence répond de sa faute personnelle et de celle de ses auxiliaires. cf. art. 101 C.O.

> "Juridiquement, on peut considérer la croisière maritime comme un contrat aux éléments complexes et enchevêtrés qui constitue une variété de contrat de transport, mais dont l'objet essentiel, à la différence d'un transport ordinaire, n'est pas l'acheminement d'une personne d'un point de départ à un point de destination plus ou moins éloigné, mais une promenade en mer pendant un temps limité suivant un itinéraire plus ou moins rigide pouvant comporter diverses escales à des dates généralement prévues, et dont la destination finale se confond le plus souvent avec le point de départ".

Toutefois, M. WISWALD ne considère pas, à la différence de l'opinion de la jurisprudence belge, que le contrat de croisière maritime soit un contrat *sui generis*, mais il estime, dans le sens

de la jurisprudence italienne, qu'il s'agit "d'un contrat de transport par mer assorti de certaines obligations, notamment celle d'accomplir le périple promis".

Toutefois, et d'une façon générale, cet auteur admet "l'existence d'un 'contrat de voyage' d'où résulte une obligation générale d''organiser' que la notion très large du mandat en droit suisse parviendrait à expliquer". Malgré cela, l'agence peut être transporteur lorsqu'elle effectue le transport.

24 - LE DROIT NEERLANDAIS.

Les dispositions du *Nieuw Burgerlijk wetbook, 8-2-6-1-14,* traitent du contrat de voyage *(reisovereenkomst)* qui est le contrat par lequel l'une des parties (l'office du tourisme) s'engage à conclure, pour le compte de l'autre partie (le donneur d'ordre), soit un ou plusieurs contrats de transports de personnes, soit un contrat de séjour (article 1er).

Il résulte de la 6ème partie que le rôle de l'office du tourisme *(reisbureau)* joue uniquement un rôle d'intermédiaire entre le client et le prestataire de service, rôle identique à celui du *reiseburö* en Allemagne.

Lorsque l'office du tourisme exécute personnellement le contrat qu'il est sensé procurer à son client, il n'agit plus en tant qu'office du tourisme, mais en tant que prestataire de services.

Certaines particularités du système neerlandais méritent d'être mentionnées.

241 - La responsabilité de l'office du tourisme.

L'office du tourisme n'est responsable que de son fait personnel et non celui des prestataires de services.

Il peut cependant être responsable, à certaines conditions, des promesses fallacieuses et de l'inexécution du contrat.

2411 - Les promesses fallacieuses.

L'office est responsable de toutes non conformités entre le contrat obtenu et le contrat promis au voyageur par prospectus, programmes, etc, sauf à démontrer sa diligence.

L'office du tourisme peut, en effet, s'exonérer en rapportant la preuve que cette non concordance entre la promesse et sa réalisation est la conséquence d'un événement qu'un office du tourisme diligent, placé dans les mêmes circonstances, n'aurait pu éviter. (art. 6-1)

2412 - L'inexécution du contrat.

Conformément à sa qualité, et à sa fonction de mandataire du client, l'office du tourisme n'est pas tenu de l'inexécution du contrat par le transporteur ou le fournisseur de séjour ; mais l'office du tourisme doit procurer au voyageur tous renseignements et documents utiles afin que celui-ci puisse obtenir réparation. L'office du tourisme a l'obligation d'apporter toutes précisions nécessaires sur la personne des prestataires de services avec lesquels il a contracté pour le compte du client ; à défaut d'une telle assistance, l'office serait responsable de l'entier dommage causé au passager, sauf déduction de l'indemnisation éventuelle du transporteur ou du fournisseur de séjour (art. 3). C'est une consécration de l'obligation d'assistance que la jurisprudence française a mis à la charge de l'organisateur. (cf. VG.Cass. 21 oct. 1970 ; infra 2ème partie).

242 - Obligation des parties.

Parmi les obligations qui pèsent sur les parties en vertu du contratde voyage selon le droit néerlandais, il en est deux qui méritent une mention particulière ; l'une incombe à l'office, l'autre est à la charge du voyageur.

2421 - Obligation à la charge de l'office.

Selon l'article 4, l'office du tourisme a l'obligation de souscrire. au bénéfice du voyageur, une assurance-accident et une assurance couvrant les risques de frais occasionnés par enterrement, hospitalisation, médecin, rapatriement, et les risques de pertes et avaries aux bagages.

Dans la pratique française, une "assurance-rapatriement" et une "assurance-annulation" sont fréquemment souscrites au bénéfice du voyageur.

Une assurance couvrant le risque d'accident et de décès

du voyageur présente l'avantage d'offrir au voyageur une indemnisation qui peut être plus substantielle que celle autorisée par certains modes de transports, aériens ou maritimes par exemple.

2422 - Obligation à la charge du voyageur.

Le voyageur a l'obligation de se comporter en bon voyageur pourrait-on dire. En vertu de l'article 10, il est responsable de tout dommage causé par sa négligence, concernant notamment l'obtention ou la présentation de tous documents nécessaires au voyage et concernant tant sa personne que ses bagages.

Cette obligation du voyageur est mentionnée par l'article 16 de la CCV. en des termes très généraux ; c'est une obligation récente qui découle du caractère collectif du voyage.

Les délais de réclamation contre l'organisateur du voyage sont extrêmement brefs.

En effet, sous peine d'irrecevabilité de sa demande, le voyageur doit adresser toute réclamation à l'office du tourisme soit immédiatement, lorsque l'office a indiqué au voyageur son adresse, soit à défaut d'une telle indication, dans les trois mois qui suivent l'exécution du dernier contrat.

25 - LE DROIT DES USA.

"Aux Etats Unis, il n'y a aucune loi fédérale déterminant la responsabilité des agences de voyages et ni le district de Colombia, ni les 50 états n'ont de législation en ce domaine.
La question ressort du droit commun sur les engagements contractuels de chaque juridiction qui a son droit particulier" (35).

On peut également noter que la distinction entre agences détaillant, revendant des voyages organisés par d'autres et agences organisatrices, se retrouve aux USA. *Retail agent et tour operator ou wholesalers.*

Le terme *tour operator*, tend d'ailleurs à s'implanter dans l'usage français courant

La très grande majorite des agences américaines est d'ailleurs des agences détaillantes selon M. QUINN :

"... The overwhelming majority of the US. travel agents are classified as retail travel agent" (36).

La conséquence de cette distinction est, d'un point de vue juridique, la suivante :

Lorsque l'agence se contente de "vendre" des croisières organisées par d'autres, elle a qualité de mandataire ; de ce fait, elle n'est pas responsable des agissements de son mandant, à condition que ce mandant soit connu du client.

Cf. *supreme court US. Appelate division, 1965 Irving unger v. Travel A. line* (37).

Dans cette espèce, l'agence qui avait encaissé et transmis le prix de la croisière à l'organisateur-armateur, n'a pas été tenue de le restituer au client en raison de la non exécution de ladite croisière.

Il en va différemment lorsque le client ne connait pas la situation de mandataire de l'agence-détaillant.

Cf. *District court of appeal of Florida (4th. District), sept. 1966. EA. Mc QUADE travel agency Inc. v. HL. DOMECQ* (38).

La responsabilité de l'organisateur de croisière est fondée sur la *common law* et sur la responsabilité contractuelle ; en droit américain, il faut dissocier également la responsabilité personnelle de la responsabilité du "fait d'autrui".

251 - Responsabilité de l'agent de voyage envers son client selon les principes de la *common law*.

En 1968, aucune juridiction n'avait encore dégagé les bases de la responsabilité de l'agent de voyage en raison de l'extrême complexité du contrat liant les parties.

2511 - Responsabilité du fait personnel.

Sur cette question, il n'y a pas de problème ; l'agent répond de ses fautes.

Selon PROSSER (39), l'agent sera très probablement responsable de sa *"wrongfull conduct"* et à fortiori, de son *(intentionable wrongfull conduct"* (40).

L'agent doit agir avec diligence ; seule la question de l'appréciation de la diligence peut soulever quelques controverse. Selon la jurisprudence, le critère serait celui du *"reasonable man"*.
Cf. OZARK *Airlines line v. Larimer.*

Mais on peut se demander si les tribunaux ne vont pas appliquer un critère d'appréciation plus strict, tel celui qui permet de juger la diligence des prestataires de services en général.
Dans cette hypothèse, l'agent serait responsable de *"malpractice"*, violation d'un devoir professionnel.

2512 - Responsabilité de l'agent pour faute ou inexécution par le prestataire de services.

L'agent peut-il être responsable ? "Oui, mais ça dépend des circonstances".
En principe l'agent n'est pas responsable, mais il est parfois le seul utile à poursuivre et cela surtout lorsque le prestataire défaillalt est étranger.

" In many cases the travel agent who sold the trip is the only party amenable to suit" (41).

Une entreprise ne peut être justiciable des juridictions américaines que si elle a, dans ce pays, un certain chiffre d'affaires.

En conclusion, bien que la qualification de *broker* -courtier- soit parfois reconnue, il semble que celle de mandataire soit la plus généralement admise aux USA.

L'agent est celui *"who acts and represents the other party"*.

Toutefois, même qualifié de mandataire, l'agent doit agir avec la plus grande diligence, le client étant en droit d'attendre que l'agent agisse avec *"the utmost good faith, loyalty and honesty in his discharge of his employement"* (42).

En outre, les tribunaux des USA. "font tout leur possible pour rendre dans la plupart des cas inopérantes les clauses de non-responsabilité que les agences de voyages insèrent dans leur documentation".

Ces divers éléments : refus de clauses de non-responsabilité, appréciation sévère du comportement de l'agent de voyage en tant que professionnel, obligation d'accomplir tout ce que lui impose, même implicitement le contrat, constituent en réalité une "obligation de résultat qui n'ose pas dire son nom" (43).

Il faut, en dernier lieu, mentionner une pratique assez largement généralisée, celle de l'indemnisation volontaire du client par l'agence.

The American Society of Travel Agent inc. (ou *ASTA*), vient en aide aux agents de voyages membres de cette organisation qui ont volontairement accédé à la demande de leur client.

SECTION 3

LA CROISIERE MARITIME ET LA CONVENTION INTERNATIONALE RELATIVE AU CONTRAT DE VOYAGE (CCV).

Références bibliographiques .

- Projet de Convention Internationale relative au contrat de voyage. CCV. Rome, avril 1968 (44).

- Etude sur un projet de convention internationale relative aux agences de voyage. Rapport de M. VANDERPERREN. (ci-après désigne par Etude).
Europ. transp. law. / DET. 1968-935.

- Le projet de convention internationale relative aux voyages par M. COUVRAT in D. 1969 CH. p. 57.

- Rapport explicatif sur le projet de convention internationale relatif au contrat de voyage par W. VANDERPERREN, Rome avril 1968 (ci-après rapport).
Europ. transp. law. / DET. 1968.II.3.1041.

- Texte de la CCV., adopté par la conférence diplomatique et révisé par le comité de rédaction.
CCV. du 23 avril 1970, in DET. 1970.

- Le contrat touristique par M. COUVRAT.
IXème congrés de l'Académie de droit comparé, Téhéran 1974. Rapports français.

Cette convention relative au contrat de voyage a été adoptée après que les HPC eussent constaté "le développement du tourisme et son rôle économique et social" et qu'elles eussent alors reconnu la nécessité "d'établir des dispositions uniformes en matière de contrat de voyage".

31 - LA CCV ET LES DIVERSES TENDANCES RELATIVES A L'INTERPRETATION DU CONTRAT PASSE ENTRE UNE AGENCE ET SON CLIENT.

Le premier point qui semble important, est l'inclination très généralisée qu'ont les juridictions des divers pays à considérer avec faveur les demandes émanant de voyageurs déçus ou blessés au cours d'un voyage organisé.

L'agence est très souvent condamnée, quelle que soit la qualification juridique donnée au contrat.

C'est ainsi par exemple, que la jurisprudence française

> "qui indépendamment de la nature contractuelle retenue, aboutit presque inlassablement à la condamnation de l'agence, en tout cas à sa mise en cause" (44).

Le deuxième point très général, dans l'analyse du contrat de voyage, est la distinction opérée par quasiment tous les systèmes juridiques, entre l'activité qui consiste à "vendre" des voyages organisés par d'autres et l'activité d'organisateur de voyage.

32 - LES DEUX TYPES DE CONTRAT DE VOYAGE

"Contrat de voyage" désigne, d'une façon générique, le contrat passé entre un voyageur et un fournisseur de voyage.

Dans cette perspective, la CCV vise à la

> "normalisation des rapports entre voyageurs d'une part et tous ceux qui procurent des voyages, à quelque titre que ce soit, d'autre part" (44).

321 - Le contrat d'intermédiaire de voyage.

Le contrat de voyage recouvre les deux types d'activité des agences de voyage que tous les systèmes juridiques ont mis en lumière (Cf. supra) ; chacun de ces types d'activité fait l'objet d'un contrat distinct.

En premier lieu, le contrat d'intermédiaire de voyage. Il désigne

> "tout contrat par lequel une personne s'engage à procurer à une autre, moyennant un prix, soit un contrat d'organisation de voyage, soit une ou des prestations isolées permettant d'accomplir un voyage ou un séjour quelconque" art. 1-3 CCV.

Le contrat d'intermédiaire de voyage correspond au contrat que la jurisprudence, dans son ensemble, analysait en un contrat de mandat, parfois en un contrat de courtage, (Belgique, Allemagne, : *Werkvertrag*, USA. : *broker*) analyse généralement confirmée par la doctrine ; (COUVRAT, WISWALD, SPASIANO, ROMANELLI, VITALE etc...). En RFA., ce contrat ce contrat constitue l'activité principale des *Buchendes reiseburö*, qui sont des bureaux d'inscription responsables uniquement de la transmission des commandes et des paiements.

322 - Le contrat d'organisation de voyage.

Le second type de contrat de voyage est le "contrat d'organisation de voyage" ; il désigne

> "tout contrat par lequel une personne s'engage, en son nom, à procurer à une autre, moyennant un prix global, un ensemble de prestations combinées de transport, de séjour, distinctes du transport ou d'autres services qui s'y rapportent" art 1-2 CCV.

C'est dans cette forme d'activité récente que réside le phénomène juridique nouveau. Il a été décrit par la doctrine et analysé de diverses manières par la jurisprudence.

La qualification de contrat de transport a été retenue par quelques décisions en France et en Italie ; elle est très généralement critiquée par la doctrine, lorsqu'elle n'est pas étayée par une juste application de la théorie de l'apparence. (Cf. COUVRAT SPASIANO) voir infra 33.

La qualification du contrat de commission de transport, parfois envisagée par la jurisprudence ou la doctrine, a fait l'objet de critiques radicales. (Cf. CHAUVEAU, RODIERE, COUVRAT).

Si la qualification de mandat salarié pouvait faire l'unanimité pour le contrat d'intermédiaire de voyage, il semble que celle de contrat d'entreprise -louage d'industrie- puisse avoir le même rôle pour le contrat d'organisation de voyage.

33 - LE CONTRAT D'ORGANISATION DE VOYAGE ET SES RAPPORTS AVEC LES CONTRATS VOISINS.

331 - Contrat de transport.

Pas plus que le contrat de croisière maritime, le contrat d'organisation de voyage ne peut se réduire à un simple contrat de transport.

D'une part on a fait remarquer -VITALE-ROMANELLI-SPASIANO- que l'élément caractéristique du contrat de transport était absent, l'organisateur ne s'obligeant pas à transporter mais à faire transporter, à procurer une prestation de transport qu'il n'exécute pas personnellement.

D'autre part, l'objet du contrat de voyage, comme celui du contrat de croisière maritime, ne coïncide pas exactement avec celui de contrat du transport.

> "Dans le contrat que nous envisageons [contrat de voyage], le transport n'est pas un élément essentiel, mais bien souvent accessoire. Le touriste ne se rend pas en Egypte pour être transporté, mais pour y voir les pyramides" (45).

332 - Contrat de mandat.

> "... On a souvent dit, la nature juridique de mandat ne peut être, sans craquement, démesurément forcée : l'agence organisatrice n'est pas mandataire de ses clients" (46).

"Dans la réalité des choses, le client ne charge pas l'agent de voyage de poser, en son nom, divers actes juridiques [...] le client ne demande pas du transport, de la nourriture, de l'hébergement et encore moins les contrats y afférents, mais bien un voyage, un séjour dans des conditions qui lui conviennent". (47).

"...la préorganisation du voyage et la liberté d'action que conserve l'organisme ne sont guère conformes au mandat" (48).

333 - Le contrat d'entreprise.

"On a souvent comparé l'agent de voyage à un architecte et la comparaison est sans doute exacte tant les éléments intellectuels, matériels et artistiques font partie de l'une comme de l'autre profession. [...]
Le contrat d'entreprise est en effet le contrat par lequel une personne, moyennant rémunération, s'engage à exécuter pour une autre personne, un travail déterminé. Il nous semble que cette qualification pourrait être admise dans la pratique, parce que l'agent de voyages fournit ses services, en l'occurence le voyage demandé par le client, après l'avoir organisé en pleine indépendance professionnelle et sous sa responsabilité.

Cf. com. Bruxelles 1952
Tr. com. Nice 1965 [et cass. 27 oct. 1970. JCP. 1971.II. 16624.]
- RODIERE. La R. des agences de voyage. D. 1958.
- ROBERT. Etudes pratiques de droit com. 478.
- COUVRAT. op. cit. p. 285

- Contrat d'*Appalto*- 1668 C. Civ. italien.
- *Werkvertrag. BGB. §631. a12.*
- WISWALD. p. 993" (49).

34 - LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR, DANS LE CONTRAT D'ORGANISATION DE VOYAGE.

341- Responsabilité du fait personnel.

L'organisateur de voyage est responsable de son fait personnel et de celui de ses préposés et représentants agissant dans l'exercice de leurs fonctions. art. 14 CCV.

342- Responsabilité de l'organisateur du fait des prestataires de services.

L'organisateur "répond de tout préjudice causé au voyageur en raison de l'inexécution totale ou partielle" des prestations fournies par l'organisateur et exécutées par d'autres que lui. art. 15 CCV.

> "Ce texte, que les agences jugeront inéquitable, n'est en réalité qu'une confirmation de la jurisprudence française qui, indépendamment de la nature contractuelle retenue, aboutit presque inlassablement à la condamnation de l'agence, en tout cas à sa mise en cause" (44).

Lorsque le préjudice souffert par le passager l'a été "à l'occasion de l'exécution", et non plus en raison de "l'inexécution" de la prestation, l'organisateur est responsable, sauf s'il établit "qu'il s'est comporté en organisateur de voyage diligent dans le choix de la personne qui exécute la prestation". art. 15 *in fine*.

> "Quoi qu'il en soit, les agences organisatrices trouveront une contrepartie, s'il en faut une, dans la limite de leurs responsabilités qui est formellement prévue par le projet" (44).

NOTES

1 - JCP. 1956.II.9240. RODIERE.

2 - D. 1961.J.340. JCP.1961.II.19999. Rev. gen. Air. 1961. 81. CAS.

3 - RODIERE. note sous Paris 25 nov. 1955 précité.

4 - JCP. 1974. éd. CI.11334. RODIERE.

5 - RODIERE. note sous Cass. 15 oct. 1974 précité.

6 - DMF. 1975. 409.D.1975.J.336. RODIERE.

7 - Rev. gen. Air. 1953. 179.
Rev. franç. dr. aér. 1953.98. GEORGIADES.
JCP. 1953.II.7650. de JUGLART.

8 - COUVRAT. op. cit. p. 123.

9 - CAS. note in Rev. gen. Air. 1961. p. 81.

10 - COUVRAT. op. cit. p. 122.

11 - COUVRAT. op. cit. p. 202.

12 - id. p. 140-141.

13 - Paris 30 oct. 1961. inédit cité par COUVRAT op. cit. p. 140 note 8

14 - GEORGIADES. In rev. franç. dr. aér. 1953.31.

15 - Travaux de la commission de Réforme du code de commerce. T3 p. 92 - 93 et le texte de l'avant projet par elle adopté, ibid, p. 232-233.

16 - Expression de M. RODIERE.

17 - HERZOG. Req. trib. gr. inst. Seine 13 mars 1963. gaz. pal. 1963.I.388.

18 - CHAUVEAU. La croisière maritime. JCP. 1959. Ch. 1498.
Dans le même sens RODIERE. D. 1958. Ch. 241 et droit des transp. T3. n° 1408.
Rev. trim. dr. com. 1957. p. 7.

19 - COUVRAT. op. cit. p. 213

20 - RODIERE. note sous Cass. civ. 1er 27 oct. 1970. JCP. 1971. II.16624.

21 - JCP. 1971.II.16624. RODIERE. D. 1971.J.449. COUVRAT. rev. trim. dr. civ. 1971.396.

22 - COUVRAT. note au D. 1971 précité.

23 - VANDERPERREN, étude sur un projet de convention internationale relatif aux agences de voyages, in dr. Europ. transp. 1968. p. 945.

24 - Foro. it. 1947.1266.
Riv. dir. nav. 1943. 1948.II.62. PESCATORE.
Riv. dir. com. 1947.II.286. MIGNOLI.

25 - Riv. dir. nav. 1962.II.64. SPASIANO.

26 - Mon. trib. 1958.887 avec une note critique BISEGNA.

27 - VITALE. *Sulla natura del contrato di cruciera turistica* in Riv. dir. nav. 1929.I.103.
Contratti per crociere turistiche. Giur. comp. dir. com. 1942. VIII.143.

28 - SPASIANO. loc. cit. p. 66.

29 - ROMANELLI. *Agenzia di viaggio e contratto per oggeto l'assistenzia turistica.*

30 - SPASIANO. op. cit. p. 66-67.

31 - Journal des tribunaux du 22 févr. 1953. n° 3970 p.124.

32 - Trib. com. Bruxelles. 21 avril 1969. dr. Europ. transp. 1969.II.4.777.

33 - FREDERICQ. in traité de dr. com. belge. T1. n° 42 ou en un contrat *sui generis*, de la catégorie des louages de services. in Novelles dr. civ. T5. vol. 1 n° 2236.

34 - WISWALD. les agences de voyages p.29.

35 - VANDERPERREN. Etude, loc. cit. p. 945.

36 - QUINN. *The united states travel agent and the status of his legal liability*, dr. Europ. transp. 1968.3.II p. 1086 sq.

37 - dr. Europ. transp. 1968.755.

38 - dr. Europ. transp. 1968.828.

39 - PROSSER. Torts, § 4.alp. 22 (2d ed. 1964).

40 - cf. *Nall.v. world publishing cie.* 349 F. 2d. 235.255 (8th civ. 1965).

41 - QUINN, précité.

42 - cf. RODES. v. SHANNON. 222. Cal. app. (2d) 721. Cal. rept. 339. (Cal. app. 1963).

43 - VANDERPERREN. Etude. loc. cit. p. 1045.

44 - COUVRAT. ch. au D. 1969 p. 57.

45 - VANDERPERREN. Etude. loc. cit. p. 949.

46 - COUVRAT. note sous Cass. 27 oct. 1970.D.1971. J.449.

47 - VANDERPERREN. Etude. loc. cit. p. 977.

48 - COUVRAT. Le contrat touristique. loc. cit. p. 7.

49 - Texte et références de VANDERPERREN. Etude. loc. cit. p. 993.

DEUXIEME PARTIE

ORIGINALITE DE LA CROISIERE MARITIME

La croisière maritime se présente comme une sorte de "contrat de voyage", plus précisément comme un contrat d'organisation de voyage au sens de la CCV. Mais de tels contrats ne font pas partie des catégories juridiques de droit positif ; le rattachement à ce type de contrat n'est donc qu'une classification de *lege ferenda*.

De lege lata les contrats liant un organisateur de voyage à ses clients, contrats que la doctrine française, en l'absence de dénomination légale, nomme contrats d'agence ou contrats touristiques, relèvent essentiellement soit du mandat salarié, soit du contrat d'entreprise.

Cette dernière qualification est la plus récente ; elle fut consacrée par la Cour de cassation en 1970 ; elle a généralement reçu l'approbation de la doctrine car elle "a le mérite de répondre beaucoup mieux que le mandat à l'économie du contrat" (1) et (2).

Ce changement d'analyse n'est pas fortuit : il correspond à l'évolution du rôle joué par les agences de voyages ; la qualification de contrat d'entreprise ne supprime pas celle de mandat ; elles sont alternatives.

Il est à remarquer que le contrat de voyage de la CCV. recouvre deux types de contrats qui correspondent précisément à ces deux fonctions que peuvent remplir les agences de voyages : fonction d'intermédiaire dans les voyages à la demande, fonction d'organisateur dans les voyages à l'avance.

En droit positif, la croisière maritime se distingue radicalement des contrats de voyage, car elle est le seul type de voyage à posséder un statut légal ; elle se différencie, de surcroît, des contrats d'entreprise en raison du caractère spécial des dispositions de la loi de 1966 qui, sur de nombreux points, sont dérogatoires du droit commun.

Quelle que soit l'importance et la nature du rôle joué par les agences de voyages, que le contrat soit qualifié mandat, ou qu'il soit qualifié entreprise, il n'en demeure pas moins que, dans un cas comme dans l'autre, l'agence ne peut être tenue que de ses fautes personnelles.

On peut faire remarquer le laxisme dont fait preuve la jurisprudence dans l'appréciation de la faute, surtout dans le contrat de mandat où la *culpa in eligendo* est aisément retenue.

La défectuosité du choix de l'agence est bien souvent, non la cause, mais la conséquence de l'accident.

On l'a dénoncé : "en réalité c'est l'accident qui déclenche la faute, qui en est le révélateur (3).

Lorsque le contrat liant l'agence à son client est qualifié contrat d'entreprise, c'est à dire lorsque le rôle de l'agence est essentiellement celui d'un organisateur, la protection du voyageur est recherchée par une interprétation extensive du contenu du contrat.

Effectivement, la jurisprudence, en approfondisant continuellement l'analyse, découvre dans les contrats de voyage un nombre croissant d'obligations à la charge de l'organisateur.

Si l'obligation principale d'un organisateur consiste, comme son nom même l'indique, à organiser une série de prestations de façon à en faire un ensemble cohérent, cette obligation caractéristique n'est plus aujourd'hui la seule.

On exige actuellement de l'organisateur d'un voyage à l'avance non seulement qu'il propose un programme réalisable, mais encore qu'il veille à la réalisation de ce programme.

Aussi faut-il constater aujourd'hui une aggravation de la responsabilité des agences de voyages, que ce soit en tant qu'intermédiaire ou par le biais d'une facilité accrue dans

l'admission d'une faute, ou que ce soit en tant qu'organisateur en raison d'une interprétation du contrat qui fait apparaître un nombre croissant d'obligations à la charge de l'organisateur.

Toutefois, quelles que soient les modalités et les facilités de sa mise en oeuvre, le principe de la responsabilité de l'organisateur d'un voyage demeure celui d'une responsabilité pour faute personnelle.

Que l'organisateur agisse à la demande du client ou qu'il organise *proprio motu*, il ne répond jamais des faits du prestataire de services qu'il a choisi et souvent imposé au voyageur.
Il n'y a aucun rapport de commettant à préposé entre l'organisateur et le prestataire de services ; celui-là conçoit, prépare et propose, celui-ci exécute une prestation.

> " En général, elles font appel /les agences de voyages/ pour l'exécution même des prestations, à des professionnels, en particulier hôteliers et transporteurs. A chacun d'assurer ses responsabilités" (3).

Cette dernière phrase, aux allures de brocard, n'exprime pas un souhait mais énonce un principe.
A chacun d'assurer ses responsabilités, c'est bien là que réside le problème fondamental du contrat de voyage.

L'organisateur d'une croisière maritime, de même que tout organisateur de voyages en général, propose au public un voyage harmonieusement combiné, qui se présente comme une totalité parfaitement homogène, comme un "produit" à acheter, mais dont les diverses composantes de droit échappent totalement au voyageur.

Le croisiériste, le touriste en général, se contente d'adhérer à la croisière proposée et ne se soucie guère de savoir quelle est la personnalité juridique de ceux qui exécutent les services promis.

Il faut avouer que dans la majorité des cas, la question n'est pas soupçonnée. Le touriste qui achète une croisière peut être totalement insensible au fait que l'organisateur, les transporteurs, (maritime et terrestres), ne sont pas une même personne juridique mais des professionnels indépendants.

Aurait-il connaissance du problème et se soucierait-il de la personnalité des prestataires que l'organisateur le rassurerait :

"l'agence ne leur disait-elle pas : 'nous nous chargeons de tout... ne vous occupez pas de tout cela... faites nous confiance...'. Lorsque tout se passe bien, le client a eu raison d'accorder sa confiance et l'agence ne le revoit plus jusqu'à la saison suivante . Mais qu'un accident arrive ou un incident se produise et le ton change : 'Nous ne voulons pas le savoir. Adressez vous au transporteur... Vous imaginez bien que nous ne pouvons pas être partout à la fois...' Les clients pensent alors qu'ils ont été trompés, et si le recours contre le transporteur n'est pas possible ou n'est pas utile, ils agissent contre l'agence, et ce qu'il ne faut pas négliger ils le font avec le sentiment intime de leur bon droit" (4).

Aussi arrivait-il, avant la loi de 1966, que le croisiériste, blessé ou déçu, ne puisse obtenir réparation du préjudice dont il souffrait en raison bien souvent de son ignorance quant à l'identité civile et juridique de l'auteur du dommage, ou en raison de l'éloignement géographique du prestataire.

"Quand une agence propose une croisière, l'organise et l'offre au public, celui-ci, en grande majorité, est constitué par des personnes mal éclairées sur la nature de l'organisme avec lequel elles vont traiter. Pour la plupart d'entre elles, l'agence est responsable de l'opération, des diverses opérations qui constituent autant de prestations que comporte le voyage" (5).

A la différence d'une croisière à la demande, dans laquelle l'agence, dont la personnalité ne peut être équivoque pour le client, contracte au nom et pour le compte de ce client une pluralité de contrats indépendants les uns des autres et pour lesquels q'ailleurs le voyageur reçoit un nombre de titres correspondant au nombre de contrats, dans la croisière maritime *stricto sensu* une telle atomisation doit être écartée.

Aux yeux du client, l'organisateur apparaît non seulement comme l'architecte de la croisière, mais encore comme le réalisateur.

Le contrat peut avoir, pour le voyageur, l'apparence d'un contrat simple dont le débiteur unique serait l'organisateur ; mais qu'un incident survienne et cette apparence sera bien vite dissipée : à chacun d'assurer ses responsabilités.

Le voyageur devra déméler cet écheveau juridique plus ou moins inextricable que peut constituer le contrat de voyage qui présente alors, pour le profane, l'apparence inextricable d'un noeud gordien.

La loi du 18 juin 1966 aurait voulu apporter une solution alexandrine : en vertu du contrat de croisière maritime, l'organisateur aurait eu vocation à répondre vis à vis du croisiériste de tout dommage et de toute inexécution.

Ce principe, qui a été infléchi lors du vote de la loi, sera considéré dans un deuxième chapitre. Le fondement juridique du système sera examiné ; mais il est possible que la nature de ce principe ne soit pas unique et relève de domaines différents, celui de la responsabilité et celui de la garantie.

Il faudra alors rechercher ce qui dans la loi de 1966 ressortit du domaine de la responsabilité, (Ch. 3) et ce qui relève de la garantie (Ch. 4).

Auparavant, il faut cependant se pencher sur certains aspects contractuels de la croisière maritime (Ch. 1).
Les premiers ont trait aux parties, les second au formalisme du contrat.

Il faudra préciser qui est l'organisateur de croisière maritime ; d'une part, quels sont les professionnels qui peuvent organiser les croisières (S. 3) d'autre part qui est l'organisateur réel de la croisière car, entre celui-ci et le client, peuvent s'immiscer différentes personnes : c'est la problème de la représentation, tant de l'organisateur que du client (S. 1).
En tant que contrat, la croisière maritime se forme par la rencontre des volontés des parties, mais cette volonté, à elle seule, est insuffisante ; certaines formalités sont requises à peine de nullité (S. 4).

NOTES

1 - Cass. Civ. 1er 27 oct. 1970. JCP.II.16624.
D.1971.2.449.

2 - COUVRAT. note au D. 1971.2.449.

3 - COUVRAT. note sous Cass. civ. 1er 15 déc. 1969. D.1970.2.326.

4 - RODIERE. note sous Paris 25 nov. 1955 JCP. 1956.II.9240

5 - RODIERE. note au D. 1975.2.336.

CHAPITRE I

LE CONTRAT DE CROISIERE MARITIME.

Le contrat est une convention créatrice d'obligations, et "les conventions légalement formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites" art. 1134 C. Civ.

> "Ainsi les parties doivent s'y soumettre /.../ et le juge doit en imposer le respect aussi bien que celui de la loi" (1).

Toutefois, l'effet du contrat ne se produit qu'en la personne des parties mais non des tiers ; tel est l'intérêt majeur de la détermination des parties.

Il importe donc, en raison de la relativité de la convention, de savoir qui est lié par le contrat et qui est étranger. Cf. art. 1165 : "les conventions n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes".

Savoir qui est partie à un contrat de croisière maritime peut sembler être une vaine question ; il suffit d'affirmer que

c'est d'une part le croisiériste et d'autre part l'organisateur.

Mais il faut considérer qu'entre le croisiériste et l'organisateur peuvent s'immiscer plusieurs personnes. C'est le problème de la représentation. Bien que le voyageur puisse se faire représenter, c'est lui qui assumera les obligations d'un croisiériste (2).

En outre, il n'est peut être pas inutile de rechercher qui organise ou qui peut organiser des croisières maritimes (3).

Enfin, un aspect particulier du contrat de croisières sera examiné : celui de son formalisme (4).

SECTION 1

LA REPRESENTATION.

"La représentation ne doit pas être confondue avec une situation juridique bien différente pour laquelle on parle parfois de représentation imparfaite" (2).

Il faut distinguer la représentation du client et celle de l'organisateur.

11 - LA REPRESENTATION DU CLIENT

> "La représentation est un procédé juridique par lequel une personne agit pour le compte et au nom d'une autre de sorte que l'acte accompli par le représentant produit directement ses effets sur la tête du représenté"(2).

L'article 78 du décret du 31 décembre 1966, prévoit expressément la représentation du croisiériste.
Le billet de croisière maritime, en effet, doit porter mention des "nom et adresse du passager ou de son représentant".

Si le billet de croisière porte mention des nom et adresse du représentant, encore faut-il, pour qu'il ait représentation, qu'il indique cette qualité de représentant.

A défaut de mentionner que les nom et adresse portés au billet sont ceux, non du croisiériste, mais de son représentant, le contrat produirait effet en la personne du représentant.

12 - LA REPRESENTATION DE L'ORGANISATEUR.

Les "conditions générales" de l'Union Syndicale des Agences de Voyage -USAV.- stipulent qu'il entre dans les attributions professionnelles des agences de "vendre des voyages organisés par d'autres".

> "Ainsi le client qui s'adresse à une agence de voyages peut-il se voir offrir une gamme de circuits et de croisières infiniment plus riche que celle des voyages organisés par cette seule agence" (3).

Cette situation peut engendrer des conflits, le client ne sachant plus qui est l'organisateur.
Entre le client et l'organisateur de la croisière maritime, il peut y avoir divers écrans. Il en est ainsi lorsque l'agence à laquelle il s'est adressé est une agence-détaillant qui se contente de "vendre" des voyages qu'elle n'organise pas.

121 - Cass. Civ. 13 nov. 1956 (4).

La Compagnie Française de Tourisme avait organisé une croisière sur le côte dalmate ; diverses agences, dont l'agence MONIT et l'agence FRANCE-EUROPE, rabattaient des touristes vers elle.

> "Le procédé est courant. Il n'y a même pas de hiérarchie entre les agences, car il s'agit d'échanges de bons procédés, payés d'ailleurs" (3).

La croisière ne satisfit pas entièrement les voyageurs et certains d'entre eux actionnèrent la CFT. Celle-ci prétendit que certains demandeurs lui étaient étrangers, qu'ils avaient contracté avec l'agence "rabatteur", non avec elle.

La Cour de cassation estima que la demande de ces voyageurs était recevable. La CFT. était obligée envers ces voyageurs bien qu'ils n'aient pas contracté directement avec elle.

> "Certains de ces participants avaient contracté avec d'autres agences. La CFT y était-elle intéressée juridiquement et à quel titre ? Il y a divers procédés par lesquels une personne, qui semble initialement étrangère à un contrat, y est finalement liée. On aurait souhaité savoir quel était ce procédé en l'espèce. /...7 L'arrêt ci-dessus ne paraît pas s'être soucié de donner une réponse juridique à une question qui, en vérité ne lui était pas clairement posée par le pourvoi" (3).

122 - Paris 12 juin 1964 (5).

Un voyageur avait été blessé au cours d'une "excursion commune" en taxi, alors qu'il participait à un voyage organisé. Il avait assigné l'agence qui lui avait "vendu" le voyage, la société KUONI, Paris.

Conformément à la jurisprudence actuelle en matière de croisière non maritime, il avait recherché en responsabilité cette société sur la base d'un contrat de mandat. Elle n'avait pas effectué le transport, donc, elle n'était pas transporteur ; mais elle avait commis une faute, selon le demandeur, dans le choix, par elle effectué, du transporteur.

La défenderesse, la société KUONI, Paris, excipa qu'elle n'était pas l'intermédiaire -mandataire salarié- entre le client et le transporteur, c'est à dire qu'elle n'était point l'organisateur du voyage, mais un simple intermédiaire, au second degré en quelque sorte , entre le client et l'organisateur du voyage, la Société KUONI, Zurich.

En effet, prétendait la défenderesse, la localisation géographique qui suit la raison sociale n'est pas en l'occurence l'indication de l'implantation à l'étranger d'un établissement secondaire, d'une succursale, mais bien l'indication d'un siège social.

Toutefois les juges ont estimé que la société française

"s'est conduit, non comme une société qui s'était bornée à transmettre une inscription de client à un organisateur, mais comme une société qui avait organisé le voyage".

C'est là une position constante de la jurisprudence.

"L'agence qui a pris vis à vis de son client la position apparente d'organisateur de voyages est responsable à l'égard de ce client, en cas d'inexécution du voyage par l'organisateur réel qui lui avait confié mission de vendre les billets" (5).

L'agence de voyages qui n'organise pas le voyage, mais se contente de vendre un voyage organisé par d'autres, doit indiquer explicitement sa position d'intermédiaire.

C'est là une position très générale en matière de représentation : le représentant doit indiquer à son co-contractant sa qualité de simple intermédiaire, non de partie. A défaut, il pourrait être tenu personnellement comme il le serait s'il était le représenté (6).

SECTION 2

LES OBLIGATIONS DU CROISIERISTE.

L'obligation principale du croisiériste est d'acquitter le prix de la croisière maritime (§ 21). Mais elle n'est pas la seule (§ 22).

21 - OBLIGATION DE PAYER LE PRIX DE LA CROISIERE MARITIME

La première question est celle de savoir si le prix doit être payé en liquidités.

En matière de transport, certains auteurs en ont fait une condition *sine qua non* du contrat (7).

Cependant, il semble que la doctrine moderne s'oriente vers la non nécessité absolue d'un paiement en argent.
Les travaux de la Commission de réforme du Code du Commerce en sont l'illustration.

Le texte adopté au 15 novembre 1950 était : "le contrat de transport est la convention par laquelle, moyennant rémunération..."

> "Toutefois, pour tenir compte de la jurisprudence selon laquelle un transport effectué, dans le cadre d'un service rendu par le passager, n'est pas un transport gratuit, elle estime devoir préciser dans ce texte que la rémunération ne consistera pas nécessairement en un versement en espèces" (8).

Le texte fut modifié une première fois : "moyennant une rémunération quelconque", puis une seconde le 9 juin 1952 : "en échange d'une prestation".

> "De la sorte il y aura contrat de transport aussi bien en cas de versement d'un prix en espèces qu'en contrepartie d'un service rendu" (9).

> "Il n'est d'ailleurs pas requis qu'elle /la rémunération/ soit fournie en argent ; ainsi les voyageurs qui se déplacent en chemin de fer, munis d'un permis de circulation sont protégés par les règles du contrat de transport" (10).

Cette question pourrait être formulée différemment : les croisières maritimes gratuites, si tant est qu'elles existent, sont-elles soumises aux mêmes règles que les croisières dont le prix est acquitté en argent ?

On pourrait tirer argument de l'article 34 *in fine* de la loi, qui assimile le passage gratuit effectué par une entreprise de transports maritimes au passage à titre onéreux.
Il faut rechercher quelle est la justification de cette assimilation.

211 - Acte à titre gratuit.

Quelle est la différence entre le transport gratuit effectué par une entreprise de transport maritime et le transport non gratuit ?
Ces deux formes de transport recouvrent-elles la distinction des actes à titre gratuit et des actes à titre onéreux,

cette *"summa divisio* des actes juridiques", cette "clef de voute de notre droit" ainsi que la nommait JOSSERAND (11).

A quel critère faut-il se reporter pour qualifier un acte de "gratuit" ?

La nature de l'acte à titre gratuit a donné lieu à diverses théories.

Selon la théorie subjectiviste, le seul *animus donandi* suffirait à caractériser l'acte à titre gratuit.

Cette théorie a fait l'objet de critiques. La principale est, qu'

> "en l'absence d'un avantage objectif, la volonté généreuse du soit-disant donateur ne peut constituer, pour employer la saisissante expression de M. CARBONNIER, qu'un 'épiphénomène illusoire'" (12).

La détermination de la gratuité d'un acte doit se faire en se plaçant à différents points de vue : celui du disposant et celui du gratifié.

2111 - Du point de vue du disposant.

Il faut que le disposant, d'une part et subjectivement, soit animé d'une intention libérale *(animus donandi)*, et d'autre part et objectivement, il faut qu'il existe un dépouillement sans équivalent quel que soit d'ailleurs son caractère, économique ou moral.

2112 - Du point de vue du gratifié.

L'avantage procuré par le disposant ne doit pas être compensé par un sacrifice équivalent du gratifié, que ce sacrifice soit objectivement ou qu'il soit subjectivement équivalent.

212 - Les croisières maritimes gratuites.

Le passage gratuit effectué par une entreprise de transport maritime, ne l'est pas dans le but de procurer un avantage au gratifié.

Il n'y a aucun *animus donandi* dans le passage gratuit. D'un autre côté, objectivement, le dépouillement de l'entreprise de transports maritimes n'est pas sans équivalent, ou du moins, sans l'espoir d'un équivalent.

La règle de l'assimilation du transport gratuit au transport onéreux n'est d ailleurs pas spécifique du transport maritime.

2121 - En matière de transport terrestre.

Le transport des enfants n'ayant pas atteint un certain âge est-il gratuit ?
Selon M. LESSERVOISIER, soit le prix de ce transport est compris dans le billet de la personne qui l'accompagne, soit la gratuité de la place de l'enfant n'a pas d'autre but que de faire prendre un billet à titre onéreux à la personne qui devra accompagner l'enfant (13).

2122 - En matière de transport aérien.

Selon M. RABUT :

"Il n'y a pas de transport gratuit sur les lignes d'Air France, car les passagers /transportés/ à titre publicitaire ne peuvent pas être considérés comme tels" (14).

2123 - De même en est-il en matière maritime.

"Ces contrats de transport gratuit relèvent de la publicité commerciale et il est équitable de traiter les compagnies de la même manière, qu'elles fassent payer ou non le prix de leur transport à leurs passagers. En d'autres termes, on ne croit pas que de pareils transports soient désintéressés" (15).

C'est bien parce qu'il ne s'agit pas d'un acte à titre gratuit que la loi a entendu soumettre ce type de transport au même régime de responsabilité que le passage.

Que le transporteur fasse payer en liquidités le prix du passage ou qu'il escompte en retirer une contrepartie non directement pécuniaire, le transport est onéreux.

La différence entre passage et transport gratuit est celle du caractère immédiat ou médiat de la contrepartie financière de l'opération.

On voudrait ici soulever un simple problème de terminologie. L'expression "transport gratuit" ne peut manquer d'évoquer, pour le juriste, "transport à titre gratuit". Or, les deux expressions ne sont pas synonymes, la première n'est pas une formulation elliptique de la seconde.

Transport gratuit ne s'oppose pas à transport à titre onéreux. Il peut en résulter une grande confusion puisque le transport gratuit est un acte à titre onéreux, non à titre gratuit.

Gratuit signifie simplement que la contrepartie escomptée par le transporteur n'est pas un prix ; autrement dit que le passager transporté gratuitement n'a pas à acquiter en liquidité le prix du voyage.

pourquoi ne pas dire "transport gratis", c'est à dire sans bourse délier ?

Ainsi, la croisière maritime gratuite, dans la mesure où elle est pratiquée, doit être soumise aux mêmes dispositions que la croisière maritime à titre onéreux.

22 - LES OBLIGATIONS DU CROISIERISTE, EN RELATION AVEC LE VOYAGE.

Les obligations en relation avec le voyage sont toutes les obligations, autres que celle d'acquitter le prix, qui pèsent sur le croisiériste.

Certaines de ces obligations ne sont pas des obligations spécifiques de la croisière ; elles sont propres au transport par mer ; ce sont, à proprement parler, des obligations de passager.

Telles sont l'obligation d'embarquement, de discipline, et de sécurité. Il est une obligation qui est plus particulièrement propre au croisiériste ; c'est celle de se comporter en "bon voyageur".

221 - Les obligations nées du passage.

En tant que passager, c'est-à-dire en tant que personne transportée par mer, le croisiériste est tenu de se plier à certaines obligations que la loi, l'usage ou l'équité mettent à sa charge.

2211 - Obligation d'embarquement.

Article 66 al. 1 du décret :

"Le passager doit se présenter à l'embarquement dans les conditions fixées par le billet de passage".

Il faut remarquer que ce sont les dispositions non impératives du décret qui règlent la question du non embarquement du voyageur. La règlementation est donc supplétive de la volonté des parties.

Les dispositions conventionnelles, conditions générales de certaines sociétés françaises, écartent les dispositions règlementaires.

Le système pratiqué ne distingue pas selon que le non embarquement est imputable au croisiériste ou ne l'est pas. Quelle que soit la cause du non embarquement : force majeure, décès, retard, renonciation, il est considéré comme une "annulation".

Les possibilités de restitution du prix varient en fonction de la date de l'annulation plutôt qu'en fonction du motif de la renonciation.

Une pratique qui semble se généraliser est celle de la souscription gracieuse d'une assurance au bénéfice du passager. Cette assurance couvre les risques d'"annulation" et de "rapatriement".

Le paiement du prix s'effectue couramment par un premier versement du quart au moment de l'inscription, puis, par le règlement du solde un mois avant la date du départ.

La fraction du prix retenue, au cas de renonciation au voyage, varie en fonction du délai dans lequel l'organisateur est informé du désistement du croisiériste.

L'assurance "annulation" couvre le risque de perte des arrhes par le croisiériste ; les conditions sont *grosso modo*, celles de la force majeure ou de l'empêchement non imputable : maladie grave, accident, décés, incendie, ou explosion du domicile du passager, raisons professionnelles (maladie, accident, décés du collaborateur qui devait remplacer le croisiériste).

2212 - Obligation de discipline.

Article 72 du décret :

"Les passagers sont soumis à la discipline du bord".

En tant que passager, le croisiériste est soumis à la discipline du bord (16).

2213 - Obligation de sécurité.

Le croisiériste comme tout voyageur, doit être le premier interressé à sa sauvegarde.

"Les passagers ne sont pás des colis... ils doivent s'adapter aux moyens de transport qu'ils utilisent..." (17).

L'obligation de sécurité qui pèse sur le transporteur a pour corollaire, celle du passager qui doit veiller personnellement à sa sécurité.

222 - Obligation de se comporter en bon voyageur.

Le voyageur est tenu d'avoir une certaine conduite.

"Certes, les voyages en groupe présentent des inconvénients auxquels il faut savoir se plier avec bonhomie et chacun peut se permettre d'ennuyer son voisin de route, mais personne ne peut le faire au point de nuire au déroulement normal du voyage en ne fournissant pas par exemple en temps utile les indications nécessaires à l'accomplissement ou à la poursuite du voyage, ou en ne prenant pas des dispositions suffisantes en vue de satisfaire, quant à sa personne ou à ses bagages, aux conditions posées par les règlementations sanitaires, financières ou de police. Tout le groupe ne peut être victime de la négligence d'un voyageur..." (18).

L'article 16 de la CCV. a prévu la responsabilité du voyageur :

"Le voyageur répond du préjudice causé par sa faute /...7 la faute étant appréciée eu égard à la conduite normale d'un voyageur.

C'est une obligation récente qui découle essentiellement du caractère collectif du voyage. En effet, tant que le voyageur était seul à voyager, sa négligence ne pouvait avoir de conséquences que pour lui seul. Mais avec l'accroissement du nombre des participants, il n'en va plus de même. Comme le fait observer M. COUVRAT, la négligence d'un seul voyageur peut compromettre le voyage du groupe, ou tout le moins en entraver le bon déroulement.

Cette obligation de se comporter en bon voyageur est également stipulée par la loi néerlandaise, on l'a vu (Supra Ch. 2).

SECTION 3

L'ORGANISATEUR DE CROISIERES MARITIMES.

Il peut sembler vain de rechercher qui est l'organisateur de croisières maritimes car, si les mots ont un sens, c'est la personne, physique ou morale, qui a organisé des croisières.

Dans le chapitre précedent nous avons tenté de définir la croisière maritime. On peut ici apporter une remarque supplémentaire.

Le propriétaire d'un yacht décide d'organiser un périple en mer. Il invite quelques amis et les charge de recruter parmi leurs connaissances de quoi former un équipage afin de participer à la croisière. Cette "participation" est effective, et pécuniaire, chaque invité devant payer son écot.

On pourrait penser que notre yatchman soit un "organisateur de croisières maritimes". Il n'en est rien. La croisière ainsi organisée n'est pas une croisière maritime au sens de la loi, même si on admet l'existence d'un contrat et même s'il est à titre onéreux.

L'organisateur de croisières maritimes, *stricto sensu*, est la personne qui organise habituellement des croisières et qui habilitée à en faire sa profession. L'organisateur de croisières maritimes est un commerçant.

Or, il existe une catégorie de professionnels dont la fonction est précisément d'organiser des voyages : ce sont les agences de voyages (§ 31), mais elles ne sont pas les seules (§ 32).

31 - LES AGENCES DE VOYAGES.

C'est en considération de ses diverses activités que l'agence de voyage a été définie, tant par voie règlementaire ou professionnelle que selon la doctrine.

311 - Le décret du 8 avril 1959.

L'agence de voyages est la personne physique ou morale qui peut exercer l'ensemble des activités suivantes :

1°- Réservation de chambres, délivrance de bons d'hôtel, de titres de transport...

2°- Organisation de voyages individuels en groupe, à forfait ou à la commission.

3°- Organisation de visite de villes, sites ou monuments...

312 - Définition de l'Union Syndicale des Agences de Voyages -USAV- Conditions générales 1962.

Cité par COUVRAT p. 280 :

"L'agent de voyages est un commerçant professionnel qualifié, licencié de l'Etat, qui met à la disposition du public sa compétence et ses services ainsi que ceux de son personnel pour :

- En qualité d'organisateur de voyages, concevoir, préparer, organiser et réaliser des circuits ou croisières de toutes natures comportant ou non des séjours, visites et excursions, le transport étant proposé d'avance à l'adhésion des intéressés, moyennant un prix convenu.

- En qualité de mandataire, effectuer à la demande de confrères ou de clients, individuellement ou en groupe, toutes démarches en vue de la préparation et de la réalisation à forfait de voyages ou séjours projetés par eux.

- En qualité d'intermédiaire, procurer à la clientèle, en tant qu'agent acrédité par les compagnies de transports, des prestations déterminées au tarif officiel, notamment billets de chemins de fer, de cars, d'avions ou de bâteaux. Réserver des places dans les moyens de transport ci-dessus ou dans les hôtels ou restaurants. Vendre des voyages organisés par d'autres agences".

313 - Combinant ces deux définitions, M. COUVRAT écrit :

"L'agence de voyage est une entreprise à buts lucratifs qui, par essence, organise des voyages à l'avance, mais effectue également, à la demande, des locations auprès des prestataires de services" (19).

Cette dernière définition met très clairement en évidence l'évolution du rôle joué par les agences de voyages. Ce rôle est en réalité double ; il correspond aux deux fonctions essentielles des agences.

La première est une fonction d'intermédiaire qui se rattache au mandat et par laquelle l'agence met en relation le client et les différents prestataires qui exécuteront les opérations nécessaires à la réalisation du voyage. Dans certains pays, aux USA et en RFA par exemple, on considère que l'agence est alors un courtier. Cette fonction d'intermédiaire est reconnue par la convention internationale de Varsovie.

La jurisprudence française considère l'agence de voyages comme un mandataire chaque fois qu'elle répond à la demande d'organisation de voyage d'un client.

La seconde fonction est celle d'organisateur, que l'on analyse comme relevant du contrat d'entreprise.

Cette qualification en droit français est récente (20) ; le contenu du contrat, c'est-à-dire les obligations de l'agence en tant qu'organisateur de voyage, n'a pas été entièrement dégagé :

la CCV, de *lege lata*, institutionnalise cette fonction dans le contrat d'organisation de voyage.

On ajoutera, pour terminer, que le rôle d'intermédiaire, s'il est le premier chronologiquement, tend à devenir le second, en importance et à céder la place au rôle d'organisateur de voyages.

Mais les agences de voyages sont-elles les seuls professionnels à pouvoir organiser des croisières maritimes ?

On a soutenu :

> "Mais il est nécessaire de préciser que cette règlementation concerne les organisateurs de croisières maritimes et non les compagnies de navigation qui organisent des croisières en utilisant leurs propres navires" (21).

Cette opinion doit être critiquée car elle permettrait à nouveau le jeu de cache-cache, de l'organisateur derrière le prestataire de services, que la loi a pour objet d'empêcher.

Les compagnies de navigation peuvent-elles organiser des croisières maritimes ?

32 - L'ENTREPRISE DE TRANSPORTS MARITIMES.

> "Le transporteur quel qu'il soit, aérien, maritime, routier, peut avoir tendance, sous le couvert d'un simple transport et dans le but de développer son entreprise, à organiser des excursions, des voyages, voire des croisières" (22).

Si la profession d'agent de voyage est règlementée, ce n'est plus uniquement pour protéger le public contre les agences de voyages. Cette méfiance, qui fut la cause des premiers textes en la matière, a pu être exprimée de la façon suivante :

> "Il suffit d'ouvrir un bureau d'y mettre une plaque et de distribuer quelques prospectus sans avoir besoin d'aucune compétence. On en profite pour empocher de l'argent et faire des promesses qui ne sont pas réalisées" (23).

Aujourd'hui, il s'agit surtout de protéger les agences de voyages contre les empiètements d'autres professionnels.

L'exercice de la profession d'agent de voyages est soumis à la délivrance d'une licence par le Ministre chargé du tourisme, après avis du Comité Consultatif des agences de voyages. Art. 2 décret du 8 avril 1959.

Les transporteurs ne peuvent procéder à l'organisation de voyages si ce n'est dans des conditions très strictes et à titre exceptionnel. Art. 4-3° du décret du 8 avril 1959. C'est-à-dire,

> "qu'en toutes circonstances le nombre des voyages est limité à deux par an s'ils sont supérieurs à trois jours, et à sept par an, s'ils n'excèdent pas trois jours" décret du 18 décembre 1961.

Il faut cependant mentionner qu'en matière aérienne, les conditions générales de l'IATA. prévoient, que, lorsqu'un transport doir faire intervenir plusieurs transporteurs aériens, le premier transporteur remplit vis à vis des autres, les fonctions d'un agent de voyages.

S'il est interdit aux transporteurs d'empiéter sur les attributions des agences de voyages, rien n'empêche les transporteurs de solliciter la délivrance d'une licence d'agent de voyages. Diverses catégories de licences (A et B) ont été créées précisément dans cette optique (39).

Il y a alors confusion entre les professions, toutes deux règlementées, d'agent de voyages et de transporteur.
Aussi...

> "diverses grandes compagnies d'armement sont devenues agences de voyages non seulement pour les navires qu'elles exploitent, mais encore pour les croisières effectuées par les navires d'autres compagnies".

SECTION 4

SOLENNITE DU CONTRAT.

La question se pose de la solennité du contrat de croisière maritime. En effet, l'article 47 de la loi dispose :

> "Les organisateurs de croisières maritimes doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière.
> Seul le passager peut faire valoir cette nullité".

Aussi a-t-on déclaré : "le contrat de croisières maritimes est solennel" (24).

Toutefois, cette affirmation nous semble devoir comporter, peut être, quelques nuances.

41 - LE DESSEIN DE L'ARTICLE 47.

Les abus auxquels pouvaient donner lieu les croisières maritimes ont été maintes fois dénoncés (25).

L'un des griefs principaux fait aux agences de voyages était le suivant :

> "d'abord qu'on promette monts et merveilles" ; pour prévenir les promesses fallacieuses ou imprécises il fallait "contraindre l'organisateur à préciser ce qu'il promet" (26).

Telle est l'intention du législateur ; l'article 47 en est le moyen.

411 - Contraindre l'organisateur à préciser ce qu'il promet.

Pour ce faire, le meilleur moyen est la rédaction d'un écrit

> "pour assurer l'information du passager sur ses droits, et pour lui ménager la preuve de ces droits" (26).

Ce sont les dispositions impératives du décret du 31 décembre 1966 qui régissent cette question (ch. 4 du décret).

> "Ces dispositions sont claires. Leur inspiration l'est aussi : elles ont pour objet de dirimer d'avance les controverses entre croisiéristes et organisateurs sur le point de savoir si tel ou tel service (visite de musée, repas,...) est compris dans le prix de la croisière" (27).

412 - Le moyen utilisé.

Pour réaliser la protection du croisiériste, le législateur a contraint l'organisateur à délivrer un titre de croisière, -art. 47 de la loi-, qui doit comporter obligatoirement un certain nombre de mentions (ch. 4 du décret du 31 décembre 1966).

Le titre de croisière comporte deux écrits : un "billet de croisière" et un "carnet de croisière".

Ce titre décrit les obligations, objet de la prestation, qui forment le "programme" de la croisière maritime, en dissociant ses deux aspects : passage par mer et services caractéristiques de la croisière.

4121 - Le passage.

Le billet de croisière "matérialise le contrat de passage", il doit être propre à identifier les parties, le navire, le voyage, (itinéraires, port d'embarquement, escales, port de débarquement et horaires).

Comme en matière de passage -article 63- la classe et le numéro de la cabine doivent être précisés.

4122 - Les services spécifiques de la croisière.

Ces services peuvent être fournis tant à bord qu'à terre.

Les services qui seront fournis au croisiériste à bord, sont mentionnés au billet de croisière et c'est là la distinction principale d'avec le contrat de passage, qui ne comporte pas les "services accessoires", dont parle l'article 78 du décret , 8°.

Le contrat de passage implique essentiellement, pour le transporteur, l'obligation de transporter le passager. En vertu du contrat de passage, contrat de transport de personnes par mer, le passager ne peut obtenir qu'un déplacement. C'est l'obligation fondamentale du transporteur ; théoriquement, elle est le seule.

C'est pourquoi, par exemple, l'article 176 du code de droit maritime privé grec précise que, sauf convention contraire, la nourriture du passager est comprise dans le prix du passage.

On a dit (28) que lorsque le voyageur ne pouvait obtenir, en vertu du contrat, qu'un déplacement, et ce que l'usage comprend dans le transport, la nourriture par exemple, on était en présence d'un contrat de passage, non d'un contrat de croisières maritimes.

Le croisiériste, à bord du navire, est en droit d'obtenir plus qu'un simple déplacement. La croisière maritime comporte, en sus du transport, des "services accessoires" (loisirs, distractions, confort, spectacles, gastronomie, etc...) que ne comporte pas le simple passage.

Tous ces services font partiellement l'attrait des croisières maritimes ; ces services sont généralement déterminants de l'engagement du croisiériste : l'organisateur doit préciser, au billet

de croisière, ce qu'il offre aux voyageurs.

Les services à terre sont indiqués au carnet de croisière. Ce carnet se compose d'un certain nombre de "coupons" variant selon le nombre de services promis ou "achetés" par le croisiériste.

On pourrait comparer ces coupons à une monnaie privée. Elle serait comparable aux divers carnets de tickets qui sont en usage, par exemple, en matière de transport (autobus-téleski,etc).

Une dernière indication qui a son importance : en matière de croisières maritimes, le prix du voyage doit indiquer les "frais qui y sont compris".

42 - CONTRATS SOLENNELS ET CONTRATS CONSENSUELS.

> "Il faut se garder de confondre les formalités exigées pour la formation même du contrat avec celles qui sont requises seulement pour sa preuve ou son efficacité" (29).
>
> "Il faut signaler, à côté du formalisme direct, l'existence d'un formalisme indirect, c'est-à-dire du cas où bien qu'une formalité ne soit pas imposée pour la validité du contrat qui demeure consensuel [...], la formalité sera toujours accomplie parce que son absence est susceptible de présenter des inconvénients graves" (30).

C'est ainsi que l'on a proposé de distinguer entre des contrats formalistes et les contrats qui nécessitent des formalités. Ces derniers requièrent des "formalités" différentes des "formes" au sens juridique du terme, en ce qu'elles ne sont que des atténuations au principe de consensualisme, et non des exceptions comme le sont les formes.

> "...si les formalités ne sont pas accomplies, le contrat n'est jamais nul. Tout au plus, les parties éprouveront certaines difficultés à en tirer toutes les conséquences utiles" (31).

Ainsi faut-il donc distinguer entre les formes solennelles et les formalités, formes exigées à titre probatoire.

A défaut de formes solennelles, le contrat ne saurait produire d'effet juridique - *"forma dat esse rei"* -. Le contrat est nul ; il est censé n'avoir jamais existé.

Certains auteurs parlent même d'inexistence car le contrat non seulement est détruit rétroactivement, ce qui est l'effet de la nullité, mais il serait même impossible de le détruire car il n'y a jamais eu l'apparence d'un contrat ; le contrat n'a jamais existé même sous forme nulle. L'inexistence -dans la mesure où l'on admet ce concept- serait imprescriptible.

> "Non seulement l'acte inexistant est incapable de prendre vie au bout d'un certain temps, mais encore il n'a pas besoin d'être annulé par la Justice. L'inexistence produit ses effets de plein droit et, à tout moment, il sera possible de faire constater, si besoin est, qu'il n'y a pas eu de contrat" (32).

> "Lorsque l'acte manque de l'un de ses éléments essentiels (/...7 dans les contrats solennels, la forme) hors duquel son existence est en quelque sorte inconcevable, il doit rationnellement être tenu pour inexistant" (33).

Pour la doctrine qui n'admet pas la notion d'inexistence, la sanction de l'absence de forme est la nullité absolue du contrat. A l'inverse, l'absence de formes requises *ad probationem* n'implique aucune conséquence sur la validité de l'acte juridique, sur son existence.

43 - ABSENCE DE TITRE EN MATIERE DE TRANSPORT.

431 - Le droit aérien.

4311 - En matière internationale.

Selon l'article 3 de la Convention internationale de Varsovie,

"l'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention...".

"Si du consentement du transporteur le passager s'embarque sans qu'un billet de passage ait été délivré, le transporteur n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de l'article 22", art. 3-2 du protocole de la Haye.

Cette règle se justifie par la considération que le billet de passage aérien et international a, entre autres fonctions, celle d'informer le passager de l'existence de limitations de responsabilité ; en l'absence d'information du fait de la non délivrance d'un billet, les limitations seront inopposables au passager.

4312 - En droit interne.

"... le billet pour la loi française est plutôt un instrument de preuve..." (34).

"... et la sanction dont la convention assortit /l'absence d'information sur le caractère international du transport et sur la limitation de responsabilité/ peut être moins adaptée à un transport interne" (35).

432 - En droit terrestre.

En matière ferroviaire, le ticket joue un double rôle :
- fonction probatoire tant de l'existence que du contenu du contrat,
- fonction de police : la présentation du ticket peut être requise à tout moment par les agents de la SNCF ; le défaut de production constitue en lui-même une infraction à la police des chemins de fer.

433 - En droit maritime.

L'article 34 de la loi de 1966 établit le rôle probatoire du billet, mais aucune sanction n'est prévue.

44 - L'ARTICLE 47

441 - Nature de la sanction.

L'alinea 2 de l'article 47 précise

"Seul le passager peut faire valoir cette nullité".

On est donc en présence non d'une nullité absolue, mais d'une nullité relative sanctionnant

> "les règles instituées dans l'intérêt de l'une des parties ou d'un groupe déterminé d'intéressés".

En effet,

> "l'action en nullité relative /...7 ne peut être exercée que par la personne au profit de laquelle la sanction a été édictée ou par ses représentants. Il s'agit en effet d'une protection et seul celui qu'elle protège est en droit de s'en prévaloir" (36).

Il faut ajouter que

> "certaines nullités sont susceptibles de confirmation ; ce sont en principe, les nullités relatives...".

En l'absence d'écrit, le contrat de croisière maritime est nul, certes, mais de nullité relative seulement.

On peut se demander alors si le contrat de croisière maritime est un contrat solennel. En effet, un tel contrat solennel, en l'absence de forme, est nul, de nullité absolue.

Il "ne pourrait produire d'effet même entre les parties", alors que la croisière maritime, même en l'absence de l'un de ses éléments pourrait être confirmée.

442 - Portée de la sanction.

L'article 47 de la loi prévoit la sanction de la non délivrance du titre de croisière par l'organisateur.

Mais quelle est la sanction de la non conformité du titre aux impératifs du chapitre 4 du décret ?

La nullité du contrat de croisière maritime est envisagée au cas d'absence totale du titre ; mais qu'en est-il au cas d'absence partielle ? Faut-il déclarer le contrat nul ? Ou bien alors

> "suivant une conception plus nuancée, l'omission d'une des mentions requises ne serait couramment sanctionnée que par l'éventuelle responsabilité de l'organisateur de la croisière".

Cette conception "est plus conforme aux tendances du droit moderne" (37).

Ainsi en est-il lorsque le titre est incomplet

> "en particulier, la non délivrance du coupon correspondant aux services accessoires dus au croisiériste ne donnent lieu à aucune sanction, si, en fait, les services promis ont été rendus sans débours supplémentaire du voyageur" (37).

443 - Nature de la règle.

La sanction de l'article 37 de la loi de 1966 ne vise pas exclusivement l'information du passager quant à l'existence d'une limitation de responsabilité ; si tel avait été le cas, la règle eut été analogue à celle de la Convention internationale de Varsovie.

Cela est conforme à la conception selon laquelle la croisière maritime ne constitue pas essentiellement un transport.

La sanction de l'absence de titre est la nullité. Ainsi,

> "le contrat est solennel puisque la manifestation de volonté des parties, aussi certaine qu'elle soit, n'a pas la force de créer le contrat si l'*instrumentum* requis n'est pas établi" (38).

Et cependant, contrairement aux contrats solennels, le contrat de croisière maritime, d'une part est susceptible de confirmation, et d'autre part n'est sanctionné que par nullité relative.

> "... la sanction ne correspond pas aux catégories classiques [...]. Mais on a montré depuis longtemps que les catégories tranchées reconnues par la doctrine ancienne dans la théorie des nullités, ne répondait ni à la téléologie variée des exigences législatives, ni au droit positif" (38).

Force est alors de convenir avec l'auteur que "la loi de 1966 en est un nouvel exemple".

NOTES

1 - MARTY & RAYNAUD. droit civil T. 2 n° 222 p. 204.

2 - id. n° 79 p. 65.

3 - RODIERE. note sous Cass. 13 nov. 1956. JCP. 1957-II-9799.

4 - Cass. Civ. 13 nov. 1956. JCP. 1957-II-9799 RODIERE.

5 - Paris 12 juin 1964. D. 1965. som. 13.

6 - C'est une position qui n'est d'ailleurs par particulière à la jurisprudence française ; cf. par exemple aux USA une décision du *District Court of appeal of Florida*, précitée ch. 2 note 38. Mc QUADE *travel agency line*. v. M. L. DOMECQ.

7 - JOSSERAND. D.M. 1926, ch. 22.
LEMOINE. traité de droit aérien. 580 et 875.
DE JUGLART. traité élémentaire de droit aérien. 216.

8 - Travaux de la commission de réforme du code de com. T. 3. p. 19.

9 - Id. p. 105.

10 - RODIERE. dr. des transp. T. 3 n° 1142 et dans le même sens ESCARRA & RAULT. les contrats commerciaux T. 2. 829.

11 - JOSSERAND. Mobiles. n° 254.

12 - DUPEYROUX. Contribution à la théorie générale de l'acte à titre gratuit. p. 26.

13 - LESSERVOISIER. La responsabilité résultant du transport gratuit de personnes en droit français et en droit anglais. Thèse Paris 1964. p. 26.

14 - RABUT. in travaux de la commission de réforme du C. com. T. 3 p. 99.

15 - RODIERE. traité T. 3 n° 1017. p. 238. et dans le même sens SOYER. in DMF. 1967. 375.

16 - cf. RODIERE. traité T. 3 n° 1035. p. 259.

17 - Trib. com. Paris. 6 juin 1973. DMF. 1973. 749.

18 - COUVRAT. Les agences de voyages en droit français. p. 59.

19 - id. p. 68.

20 - Elle date d'un arrêt de la Cour de Cass. de 1970. Cass. civ. 1er-27 oct. 1970. JCP. 1971-II-16624. RODIERE. D. 1971-2-449-COUVRAT.

21 - MASCLET. in gaz. pal. 1968. 2-ch. 102.

22 - COUVRAT. op. cit. p. 56. note 23.

23 - Rap. BENDER. sénat 18 mars 1937. doc. parlem. sénat annexe n° 170. JO. 20 mars 1937. débat. p. 353 cité par COUVRAT. op. cit. p. 17. note 14.

24 - Encyclopédie Dalloz. dr. com. v° transport maritime n° 229.

25 - cf. Introduction.

26 - SOYER. Droit nouveau des contrats d'affrètement et de transports maritimes. 2ème partie. DMF. 1967-375.

27 - RODIERE. traité T. 3 n° 1110. p. 336.

28 - RODIERE. traité T. 3 n° 1108. p. 333.

29 - MARTY & RAYNAUD. T. 2 vol. 1 n° 58. p. 45.

30 - MAZEAUD. leçons T. 2 n° 71.

31 - CARBONNIER. droit civil. T. 2 n° 124. p. 417.

32 - MARTY & RAYNAUD. op. cit. n° 250. p. 186. Ces auteurs font référence à Cass. civ. 16 nov. 1932. S. 1934. I-ESMEIN.

33 - CARBONNIER. droit civil. T. 1 n° 43. p. 47. et T. 2 n° 131. p. 437.

34 - Trib. grd. inst. Grenoble. 1er juillet 1970. D. 1970-2-577.

35 - CHAUVEAU. note sous Chamberry. 18 fev. 1969. D. 1969-2-327.

36 - MARTY & RAYNAUD. droit civ. T. 2 vol. 1 n° 198. p. 181.

37 - RODIERE. traité T. 3 n° 1110. 336.

38 - id. n° 1109. p. 334 et la référence à PLANIOL & RIPERT. T. 6 par ESMEIN. n° 113.

39 - Décret du 8 août 1959. Licences de bureau de voyages.

CHAPITRE II

PRINCIPE ET FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR.

Ce sont les articles 48 et 49 de la loi du 18 juin 1966 qui édictent les principes de la responsabilité en matière de croisière maritime.

Selon ces articles, il faut opérer une discrimination entre, d'une part le "manquement aux obligations inscrites au titre de croisière" et, d'autre part, le "dommage survenu aux passagers ou à leurs bagages".

La distinction entre ces deux types de dommages est la suivante : le manquement aux obligations contractuelles ne constitue pas un *damnun emergens* à la différence de l'accident corporel et de la perte ou avarie des bagages.

L'inexécution des obligations inscrites au titre de croisière maritime permet d'engager la responsabilité de l'organisateur, à la condition que le croisiériste éprouve un dommage. Ce préjudice est essentiellement constitué par la déception du voyageur, le

désagrément que lui cause cette non-exécution : il est de nature essentiellement morale ; on pourrait le considérer comme un *"ludus" cessans.*

- LE *"LUDUS" CESSANS.*

Article 48 :

"le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit".

Les obligations inscrites au titre de croisière constituent le "programme" de la croisière. Selon l'analyse faite de l'objet du contrat (1ère partie, ch. I), les obligations du titre de croisière constituent l'objet de la prestation, c'est-à-dire la "chose" au sens de l'article 1126 du code civil.

L'organisateur de croisières maritimes a offert au public un voyage organisé selon un programme déterminé ; le croisiériste adhère à la croisière en considération de ce programme, c'est-à-dire des obligations qui figureront au titre de croisière.

Le manquement à ces obligations cause un préjudice au passager. D'une part il a acquitté le prix d'un service qui ne lui a pas été fourni, d'autre part, on conçoit sa déception lorsque le voyage fourni est incorrectement effectué ou lorsque les services promis ne sont pas rendus. Le préjudice ici est moral.

Dans cette hypothèse, l'organisateur répond du manquement, sauf si la cause du manquement est le transport.

- LE *DAMNUM EMERGENS.*

Article 49 :

"L'organisateur est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages".

L'organisateur de la croisière maritime répond vis à vis du croisiériste de tout dommage corporel ou matériel (aux bagages) ; le caractère exorbitant de cette règle ne peut manquer d'échapper au moins prévenu.

En effet, l'organisateur peut répondre en vertu de ce texte, des dommages qui ne sont pas causés par son fait, mais par le fait des prestataires de services. Or ces prestataires ne sont ni ses préposés, ni ses représentants ; l'analyse juridique du rapport entre un organisateur de voyages et un client a révélé que l'organisateur n'était qu'un intermédiaire entre le prestataire et le client.

Que l'on qualifie, selon l'analyse classique, l'organisateur de mandataire salarié, ou qu'on lui attribue la qualité d'entrepreneur, il n'en demeure pas moins responsable de son fait personnel et de celui de ses préposés.

> "Par contre, l'agence n'est pas responsable des dommages dus à autrui, notamment des accidents corporels qui surviennent à ses clients" (1).

En matière de croisière maritime, l'organisateur est "personnellement responsable" desdits accidents corporels et matériels. Lorsqu'un dommage atteint le passager ou ses bagages en cours de transport, l'organisateur en répond, bien qu'il ne soit pas transporteur et qu'il n'en ait pas l'apparence.

La règle selon laquelle une personne est responsable des dommages survenus au cours d'un transport qu'elle n'effectue pas, se retrouve, en matière de marchandises, dans l'article 99 du code de commerce.

De *lege ferenda*, l'organisateur d'un voyage, serait tenu d'une façon également dérogatoire au droit commun, en vertu de la CCV. comme on l'a vu (supra 1ère partie).

Lors des débats parlementaires, la question avait été débattue et le Garde des Sceaux avait imaginé que l'organisateur serait "en quelque sorte le garant" du transporteur. Mais le texte de la loi le déclare "personnellement responsable".

S'agit-il de "responsabilité" ou de "garantie" ?

Le problème de cette distinction avait été soulevé en matière de commission de transport, par un arrêt de la Cour de cassation (2).

La question de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui, a été développée en doctrine (3).

Il faut remémorer sommairement les thèses en présence au sujet du fondement juridique de l'article 99 du code de commerce ; cela apportera peut être quelques éléments pour déterminer le fondement de l'article 49 de la loi de 1966.

SECTION 1

L'ARTICLE 99 DU CODE DE COMMERCE

11 - CONTROVERSES DOCTRINALES RELATIVES AU FONDEMENT DE L'ARTICLE 99 DU CODE DE COMMERCE.

111 - Le fondement de l'article 99 du code de commerce serait une garantie (4).

L'arrêt de la Cour de cassation du 5 décembre 1951 (2) affirme que l'article 99 du code de commerce,

"qui déclare le commissionnaire de transport garant des faits du commissionnaire intermédiaire, ne le rend pas solidairement responsable avec ce dernier des avaries ou des pertes survenues à la marchandise".

Déclarer d'une part que le commissionnaire chargeur est garant du commissionnaire intermédiaire et, d'autre part, qu'il n'est pas tenu solidairement avec celui-ci,

"c'est affirmer implicitement que le commissionnaire n'est pas tenu d'une obligation principale et solidaire".

Autrement dit, son obligation est l'accessoire d'une obligation principale qu'elle garantit.

"A notre avis c'est en qualité de caution que le commissionnaire chargeur est responsable des commissionnaires ou voituriers subséquents..." (5).

112 - Le fondement de l'article 99 du code de commerce serait une responsabilité.

"Le terme de 'garant' est vieilli et n'a pas d'autre signification dans les articles 97 et suivants du code de commerce, que celui de 'responsable'".

"S'agissant d'une responsabilité contractuelle /...7, la responsabilité du commissionnaire serait, dans la terminologie actuelle, dite 'déterminée' ou 'de résultat'. Le commissionnaire est en faute dès qu'il manque à ses obligations contractuelles et il est considéré comme y ayant manqué par le seul fait que sont constatés à l'arrivée une avarie, une perte ou un retard" (6).

12 - EXAMEN CRITIQUE DE L'USAGE DES CONCEPTS DE GARANTIE ET DE RESPONSABILITE.

121 - La garantie.

Les termes mêmes de l'article 99 du code de commerce déclarant le commissionnaire "garant", d'une part et d'autre part, l'arrêt précité de la Cour de cassation, avaient permis à certains auteurs de considérer que l'obligation du commissionnaire résultait d'un contrat accessoire de garantie, d'un cautionnement.

Ainsi le commissionnaire se soumettrait envers le commettant-expéditeur, à satisfaire à la dette principale si le débiteur n'y

satisfait point ; cette dette principale est l'obligation de réparation du dommage résultant du transport, le débiteur étant le transporteur. La critique de pareille interprétation a été faite.

L'article 99 du code de commerce, en parlant de garantie, ne fait pas référence à une sureté quelconque de la créance, mais, il faut en convenir avec la doctrine dominante, à une règle qui ressortit au domaine de la responsabilité *lato sensu*.

122 - La responsabilité.

Affirmer que le fondement de l'article 99 relève du domaine de la responsabilité est une chose ; admettre qu'il est question de responsabilité contractuelle du fait d'autrui en est une autre.

Certains auteurs qui se sont livrés à l'analyse de l'article 99 du code de commerce, ont pu déclarer de façon quelque peu paradoxale :

> "s'agissant d'une responsabilité contractuelle, le code de commerce ne déroge pas, en la matière, à la règle générale posée par l'article 1147 du code de commerce. /.../ la règle de l'article 99 est dérogatoire du droit commun, en vertu duquel chacun n'est responsable que de soi même, et où la responsabilité pour autrui ne peut découler en principe que d'une faute personnelle" (7).

Le paradoxe résulte du fait que la responsabilité d'un commissionnaire de transport de marchandise trouve sa source dans des obligations de nature différente.

La responsabilité du commissionnaire peut être une responsabilité pour fait personnel ; ce peut être également une prétendue responsabilité du fait d'autrui.

Ainsi, lorsque le commissionnaire répond de ses fautes, il s'agit de responsabilité personnelle ; lorsqu'il répond du voiturier intermédiaire, il serait alors question de responsabilité contractuelle du fait d'autrui. Mais ces deux chefs de responsabilité comportent eux-mêmes des nuances, des différences.

1221 - La responsabilité du fait personnel.

C'est ainsi, par exemple, que lorsque le commissionnaire, qui a le choix des moyens de transport, arrête un transporteur ne possédant pas les engins adaptés aux caractères particuliers de la marchandise à transporter, il manque à ses obligations de commissionnaire ; il commet une faute dont il devra répondre. Il est ici

question d'une responsabilité au sens orthodoxe du terme, c'est-à-dire d'une responsabilité pour faute.

En outre, le contrat de commission de transport comporte, entre autres obligations, celle selon laquelle le commissionnaire s'engage à faire parvenir la marchandise à destination dans l'état où elle lui a été remise, ou avec les tolérances d'usage.

> "Le commissionnaire est en faute dès qu'il manque à ses obligations contractuelles, et il est considéré comme y ayant manqué par le seul fait que sont constatés à l'arrivée une avarie, une perte ou un retard" (8).

Une telle obligation est une obligation de résultat, et l'on a dit que ces obligations avaient pour effet de tendre à objectiver la responsabilité pour l'orienter vers une garantie.

Que ce système de sanction des obligations contractuelles relève du domaine de la responsabilité a été critiqué par M. B. STARCK (9). Il n'est pas question de responsabilité dans la théorie selon laquelle

> "l'inexécution donc la faute, se constate en quelque sorte automatiquement : il suffit de constater que l'acte promis n'a pas été accompli ; il n'y a pas à apprécier la conduite du débiteur, à rechercher s'il a agi avec prudence et diligence" (10).

Le concept de responsabilité repose sur la notion de faute. C'est parce qu'il a commis une faute que l'auteur du dommage est tenu, selon le principe de la responsabilité, de le réparer.

> "Si l'on examine, d'autre part, en dehors de ces lois spéciales [édictant une responsabilité sans faute, comme en matière d'accidents du travail par exemple], l'état actuel de la doctrine et des solutions jurisprudentielles, l'on doit constater que la base de la théorie française de la responsabilité demeure subjective" (11).

La responsabilité est la conséquence d'une faute ; mais

> "pour que le mot faute ne soit pas une simple fiction, une simple façon de parler, il faut, avant de l'imputer à une personne, qu'on se donne la peine d'examiner sa conduite" (12).

"En conclusion, toutes les fois que le débiteur ne peut se dégager que par la preuve de la force majeure, nous nous trouvons dans un cas de garantie contractuelle dont la portée dépasse l'obligation d'agir sans faute pour y englober les causes inconnues et les faits non fautifs, particulièrement les accidents purement mécaniques" (13).

1222 - La responsabilité contractuelle du fait d'autrui.

Pour certains auteurs (14), l'article 99 du code de commerce serait l'une des dispositions fragmentaires de nos codes permettant de soutenir l'existence d'une responsabilité contractuelle du fait d'autrui.

En effet, le commissionnaire est tenu, en vertu du contrat de commission, de réparer le dommage survenu à la marchandise, même lorsque ce dommage provient du fait d'un voiturier.

Le commissionnaire n'exécute pas le transport ; il a recours à un transporteur professionnel qui agit en toute indépendance. La situation est comparable à celle de l'organisateur de croisière maritime vis-à-vis des prestataires de services.

S'agit-il d'une règle de responsabilité contractuelle du fait d'autrui ? Selon M. le doyen RODIERE (15) l'étude de la jurisprudence permet de conclure "que la catégorie juridique de la responsabilité contractuelle pour autrui n'existe pas".

"Les textes relatifs à la réparation par les débiteurs contractuels des dommages résultant de l'inexécution de leurs obligations par suite de l'intervention d'un tiers, ces textes relèvent de deux catégories distinctes : les unes édictent une présomption de faute, les autres une dette de garantie. Mais à quel signe les reconnaître ?" (15).

La terminologie utilisée dans les textes "obéit à une fantaisie qui déroute l'interprète".

Cette fantaisie tiendrait au fait que les rédacteurs de nos codes n'auraient pas clairement perçu la différence entre garantie et responsabilité. Et cependant, la loi de 1966 aurait dû manifester clairement son intention "par une sélection rigoureuse des mots employés".

Si la forme n'est pas toujours utile pour déceler la nature de la règle, le fond parfois permet de distinguer la garantie de la responsabilité ; ainsi est-il question de garantie lorsque le débiteur ne peut pas se libérer en établissant que le dommage est intervenu sans sa faute.

"Mais le plus souvent l'interprète est abandonné aux lumières des principes généraux" (15).

L'article 99 du code de commerce, d'une part est explicite bien que la terminologie, avons nous vu, ne soit pas toujours un bon guide, d'autre part l'intention de police civile, telle que la révèle l'historique et l'essence de l'institution, est patente.

"S'il s'agissait de responsabilité, la mesure serait injuste, mais il s'agit de garantie, de 'responsabilité absolue' comme l'a dit l'arrêt précité de la Cour de cassation de 1885, ou encore de 'garantie pure et simple'", (Paris 2 fév. 1944. Gaz. pal. 1944.1.111).

"La mesure est intentionnellement partiale [...] on est en présence d'une mesure de police civile" (15).

En conclusion, la référence à la commission de transport et à l'article 99 du code de commerce, nous a permis de distinguer différents principes en vertu desquels un débiteur peut être tenu.

- La garantie,

au sens de garantie donnée à un créancier, en vertu d'un contrat de garantie, accessoire à un contrat principal. Il s'agit alors d'une sûreté de la créance, qu'elle soit personnelle comme la caution, ou réelle peu importe. Une telle garantie n'intéresse ni la commission de transport ni la croisière maritime.

- La responsabilité,

ou responsabilité au sens orthodoxe, classique du terme ; nous avons vu que cette notion reposait sur celle de faute : la responsabilité est en droit français subjective. Cette faute peut être soit à établir par le demandeur, soit présumée. Il s'agit alors d'une présomption de faute, qui joue comme un renversement de l'*onus probandi*. Dans ce cas le débiteur peut se libérer par la preuve contraire, celle de sa conduite non fautive ; la présomption est simple.

- La responsabilité de plein droit, ou "garantie contractuelle",

selon la terminologie de M. STARCK ; le débiteur contractuel ici répond au-delà de sa faute, sa conduite est indifférente ; qu'il ait ou non commis une faute, le débiteur est tenu de réparer le dommage qui provient de l'inexécution de ses obligations contractuelles. Cette garantie contractuelle peut varier, en fonction des moyens exonératoires que peut invoquer le débiteur.
C'est *grosso modo*, le domaine des obligations de résultat, dont la sanction est à mi-chemin entre la responsabilité et la garantie. Dans ce sens on a pu écrire :

> "Les obligations de sécurité et de résultat [...] tendent à objectiver partiellement la responsabilité contractuelle en l'orientant vers la garantie" (16).

- La responsabilité absolue ou garantie pure et simple,

La prétendue responsabilité contractuelle du fait d'autrui est ainsi une garantie pure et simple.

> "Si les nécessités de politique civile peuvent faire endosser par quelqu'un les conséquences pécuniaires des fautes d'autrui, c'est une hérésie morale que d'imputer à faute à quelqu'un le manquement de son prochain" (15).

Ainsi l'article 99 du code de commerce édicte-t-il une règle de garantie. Mais qu'en est-il de l'article 49 de la loi de 1966 ?

SECTION 2

L'ARTICLE 49 DE LA LOI DE 1966.

Selon la lettre de cet article, il serait question d'une responsabilité personnelle de l'organisateur. Il faut cependant examiner de plus près la règle ainsi posée.

On peut retracer la genèse telle qu'elle apparaît dans une évolution générale de la responsabilité (§ 21), puis au cours des travaux parlementaires (§ 22) avant de conclure sur la nature du fondement de l'article 49 (§ 23).

21 - L'ARTICLE 49 SE SITUE DANS UNE EVOLUTION GENERALE DE LA RESPONSABILITE.

Cette évolution générale s'oriente en un mouvement de faveur vis-à-vis des victimes, mais il n'est pas le seul et il est des éléments qui viennent parfois le contrarier.

211 - Mouvement de faveur envers les victimes.

> "Quand une personne est lésée, elle considère aujourd'hui qu'il n'y a pas de justice si son préjudice n'est pas indemnisé ; il faut donc trouver un répondant" (17).

La nécessité d'indemniser les victimes est l'aspect passif, pourrait-on dire, de la responsabilité. L'aspect actif concerne la personne du débiteur. Qui va indemniser ?

L'auteur du dommage sans doute, du moins selon les principes traditionnels de notre droit.

Et cependant,

> "l'entité la plus apte à faire face à cette exigence /d'indemnisation/ n'est pas nécessairement celle dont le rôle a été prédominant dans la production de l'événement dommageable. Très généralement, les collectivités, par l'ampleur des ressources dont elles disposent, constituent des débiteurs plus avantageux pour les victimes que de simples individus" (18).

Ce souci de "juste indemnisation" fait glisser le poids de la charge financière des épaules de l'individu, qui peuvent difficilement la supporter, sur celles des collectivités.

Mais le fondement de la responsabilité s'en trouve modifié par l'atténuation, voire la disparition, de son aspect éthique.

En outre,

> "l'indemnité réparatrice du préjudice causé n'est pas nécessairement proportionnée à la gravité de la faute de l'auteur de l'acte préjudiciable. Elle est fonction de l'étendue du dommage subit par la victime. Cela est si vrai qu'il peut y avoir lieu à réparation sans qu'aucune faute n'apparaisse dans la personne qui supporte la réparation du dommage" (19).

Cette faveur pour les victimes apparaît également dans les propositions de *lege ferenda*.

En droit interne, un avant-projet de loi avait été rédigé par la Commission de réforme du code de commerce ; ce texte visait à instituer un contrat de commission de transport de personnes. L'organisateur d'un tel transport aurait été "garant" des faits des voituriers intermédiaires.

En droit international, la CCV édicte des règles de responsabilité de l'organisateur de voyages similaires à celles de l'organisateur de croisière maritime.

212 - Tendance favorable aux organisateurs.

D'un côté, nous venons de le voir, on cherche à indemniser de la façon la plus satisfaisante celui qui a subit un préjudice ; mais d'un autre côté, il ne faut pas accabler l'auteur du dommage sous une responsabilité aggravée par la primauté de l'aspect indemnitaire ; et cela d'autant plus que celui qui assume la charge financière de la réparation n'est pas nécessairement, en notre matière, l'auteur du dommage.

Les organisateurs de voyages sont des entreprises que l'Economie nationale ne peut négliger. Le développement du tourisme, phénomène récent, est encouragé ; on le considère comme constituant une source d'apport de devises étrangères non négligeables.

La concurrence faite par les entreprises étrangères doit conduire à ne pas défavoriser les agences nationales par un régime de responsabilité trop lourd ; l'exercice de la profession en serait entravé ; les services du Tourisme sont intervenus, en 1966, auprès du Garde des Sceaux, pour lui dépeindre la situation "sous des couleurs dramatiques".

22 - LES TRAVAUX PARLEMENTAIRES.

Il est à remarquer que le texte définitif de l'article 49 résulte d'un amendement.

Le texte du projet de loi était ainsi conçu :

> "L'organisateur de croisières est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages, sauf s'il établit que cette responsabilité incombe au transporteur dans les conditions et les limites des articles 37 à 44".

Un amendement n° 9 fut déposé, visant à supprimer la partie finale de cet article, depuis "sauf s'il établit".

Le Garde des Sceaux intervint alors et posa le problème dans les termes suivants :

> "Il importe de savoir, en cas de dommage subit au cours d'une croisière maritime, si la victime /.../ pourra en tous les cas, réclamer l'intégralité de la réparation à l'organisateur de croisière ou si celui-ci pourra renvoyer le passager à se pourvoir et à agir contre le transporteur, en faisant la

"preuve que la responsabilité du dommage incombe à ce transporteur.
Pratiquement, il s'agit de savoir si l'on doit faire de l'organisateur de croisières maritimes, en quelque sorte le garant du transporteur qui devra indemniser la victime, sauf à se retourner s'il y a lieu contre le transporteur ou si, au contraire, lorsque la responsabilité du transporteur est établie, nous devons écarter l'écran qui constitue l'organisateur de croisières" (20).

Avant de dépendre de la seule technique juridique, la responsabilité de l'organisateur de croisières maritimes relève d'un choix politique.

En matière de croisière maritime, doit-on laisser les principes généraux du droit s'appliquer ou doit-on s'en écarter ?

Est-ce à l'auteur fautif du dommage d'en répondre, fut-il de nationalité étrangère, donc souvent lointain, ou doit-on, profitant de l'occasion fournie par l'adoption d'une loi spécifique des croisières maritimes, permettre à la victime d'obtenir réparation de l'organisateur, même si ce dernier est étranger au dommage ?

Contre la responsabilité personnelle des organisateurs de croisières maritimes, le Ministre de la Justice se fit le porte parole des Services du Tourisme qui avaient insisté

"sur le fait que si nous faisions peser sur eux une telle responsabilité, sans qu'ils aient la possibilité de se décharger sur le transporteur, nous rendrions l'exercice de leur profession impossible" (20).

La thèse adverse soutenait, non pas essentiellement que les organisateurs de croisières dussent personnellement supporter la responsabilité et la charge de la réparation, mais plutôt qu'il

"fallait permettre aux clients blessés ou déçus, peu importe, de toujours trouver un interlocuteur valable en la personne de l'organisateur de la croisière" (21).

Etant de politique civile, le choix relève du législateur et le Garde des Sceaux abandonna la décision au pouvoir souverain du Parlement.

On connait le sens de la décision : c'est l'article 49 de la loi.

23 - NATURE DE LA REGLE POSEE PAR L'ARTICLE 49 DE LA LOI DE 1966.

231 - Le dessein de l'article 49.

"... L'organisateur est personnellement responsable, dit l'article 49, alinéa 1er de la loi. L'adverbe n'a d'autre sens que de marquer la faculté qu'a le croisiériste de s'adresser directement à l'organisateur de croisières et de le mettre seul en cause" (21)

L'article 49 de la loi vise moins à rendre l'organisateur débiteur d'une dette de réparation, qu'à en faire un intermédiaire judiciaire, un "interlocuteur valable" vis-à-vis du voyageur.

Les croisiéristes "blessés ou déçus" doivent pouvoir adresser leurs doléances et réclamations à l'organisateur. Cet organisateur ne doit pas pouvoir s'esquiver derrière une qualité d'intermédiaire.

C'est la raison pour laquelle il fallait écarter les solutions de la jurisprudence en matière de croisière non maritime et les principes généraux de la responsabilité à base de faute personnelle.

"Etant donné que l'organisateur de croisières aura toujours la possibilité de mettre en cause le transporteur, s'il y a lieu, il est apparu préférable pour les victimes, de n'avoir à connaître que l'organisateur" (22).

Cette règle relève-t-elle de la responsabilité contractuelle du fait d'autrui, ou de la garantie ?

232 - La responsabilité contractuelle du fait d'autrui.

"L'accident corporel survenu au cours d'un transport que l'organisateur de croisières n'assure pas lui-même ou le vol des bagages d'un croisiériste dans une chambre d'hôtel qu'il n'exploite pas lui-même, ne peut être mis à la charge de cet organisateur que par un effet de la responsabilité du fait d'autrui. Celle-ci n'existe que dans les cas précis où la loi l'a instituée. (2)" (23).

On connaît la réponse faite à la question : "Y a-t-il une responsabilité contractuelle du fait d'autrui ?".

"Les auteurs se sont efforcés de rendre compte d'une règle qui n'existe pas".

La position de la jurisprudence est claire :

"Les arrêts sont rares, mais d'une précieuse netteté. Ils marquent unanimement qu'il n'y a pas de responsabilité du fait d'autrui sans faute personnelle du débiteur, en d'autres termes que la catégorie juridique de la responsabilité contractuelle pour autrui n'existe pas" (15).

233 - La garantie.

"Mais plus souvent l'interprète est abandonné aux lumières des principes généraux. Puisque la garantie est l'exception, il est donc engagé à n'admettre de garantie que là où la loi est explicite, comme dans l'article 1735, et là où les intentions de police civile du législateur sont certaines" (15).

2331 - L'article 49 est explicite.

La loi est explicite lorsque le débiteur ne peut se libérer en prouvant que le dommage produit par autrui est intervenu sans sa faute.

Il ne s'agit pas de responsabilité ; la règle de l'article 49 est totalement indépendante d'une quelconque faute de l'organisateur. Si l'organisateur commet une faute, il en répond personnellement en tant qu'organisateur. Il s'agit alors d'un manquement aux obligations d'organisation *lato sensu*. (infra, Ch. II).

En vertu de l'article 49, l'organisateur dont la conduite est irréprochable, peut cependant être "personnellement responsable" du dommage causé par le fait d'autrui. Autrement dit, il est garant des prestataires de services.

2332 - Intention de police civile.

L'intention de politique civile apparaît, comme on l'a vu, au cours des débats parlementaires.

Etant donné "l'intense développement que prend le tourisme nautique", il est opportun de se pencher sur les problèmes soulevés par les croisières maritimes en insistant sur le fait que les organisateurs, "pour allécher le client, déclarent se charger du transport sans que les problèmes de la responsabilité aient pu être évoqués" (24).

La doctrine également l'a exprimé :

"Il était utile de réaliser en droit ce qu'ils /les croisiéristes/ pensaient être la réalité ; on leur disait qu'ils pouvaient se reposer sur l'organisateur de la croisière qui se chargeait de tout ; s'il en était ainsi, ils devaient être indemnisés par lui, sauf à l'organisateur de croisière son recours contre le prestataire de services défaillant" (25).

Pour terminer ce chapitre, nous voudrions faire état d'une pratique des Compagnies de navigation qui consiste à stipuler, dans les conditions et renseignements généraux de leur prospectus publicitaire, leur qualité d'intermédiaire.
Ces clauses sont rédigées de façon suivante :

"La compagnie ne pourra donc pas être tenue pour responsable d'erreurs, de mauvais services, d'annulations ou retards, ainsi que des dommages aux personnes et aux biens, qui surviendraient hors du bateau. Dans l'utilisation des moyens de transport, autocars, trains, avions, toute responsabilité incombe exclusivement aux moyens employés".

ou encore formulées de façon plus générale :

"En dehors du transport sur ses navires, la Compagnie X n'agit qu'en qualité de représentant des passagers auprès des transporteurs et hôteliers. Elle ne saurait en aucun cas être tenue pour responsable des dommages corporels et matériels ainsi que des retards ou irrégularités qui pourraient survenir au cours des séjours et excursions à terre".

La question de la validité de semblable clause se pose dans le cadre de la loi de 1966.

Il faut distinguer deux sortes de dommages : les "erreurs, mauvais services, annulations, retards" qui constituent un manquement aux obligations inscrites au titre de croisière, dont l'étude sera faite ultérieurement, et les "dommages aux personnes et aux biens".

Les conditions générales stipulent parfois, en matière de bagages, qu'"ils voyagent aux risques et périls des passagers".

Il serait plus exact de déclarer, comme le font certaines conditions générales, que "la responsabilité de la compagnie étant limitée, nous conseillons la souscription d'une police d'assurance". Les bagages qui accompagnent le croisiériste sont essentiellement des bagages de cabine : nous verrons, plus loin, le régime de responsabilité qui s'applique à ces bagages dont le croisiériste conserve l'usage ; nous pouvons ici affirmer qu'il est abusif de déclarer qu'ils voyagent aux risques et périls du croisiériste.

Nous concentrerons l'examen des stipulations conventionnelles ci-dessus sur le problème de la responsabilité pour dommage corporel causé "hors du bateau".

Les validités des clauses élisives de responsabilité du transporteur maritime pour dommage causé au croisiériste n'est envisageable que dans une hypothèse : celle dans laquelle la compagnie de navigation, auteur des "conditions générales", n'est pas l'organisateur de la croisière maritime, mais un prestataire de services, agissant indépendamment, comme tout prestataire de services, transporteurs terrestres, hôteliers, etc...

Une telle situation est possible ; toutefois elle peut être mise en doute lorsque la compagnie invoque sa "qualité de représentant des passagers auprès des transporteurs et hôteliers". Dans ce cas il est vraisemblable que la compagnie de navigation est également l'organisateur de la croisière maritime.

Quelle est la valeur de sa déclaration d'intermédiaire non responsable des dommages causés au croisiériste à terre ?

Les dispositions de la loi du 18 juin 1966 sont claires.

"L'organisateur de croisières maritimes est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages", déclare l'article 49.

Et l'article 33 de la même loi :

"Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers".

L'article 49 de la loi édicte, nous l'avons dit, une règle de garantie sévère pour l'organisateur de croisières maritimes.

Il ne peut y avoir aucune controverse sur la portée du principe énoncé ; on peut se référer, par analogie, à l'article 15 de la CCV :

> "L'organisateur de voyages qui fait effectuer par des tiers des prestations de transport, de logement ou tout autre prestation relative à l'exécution du voyage ou du séjour, répond de tout préjudice causé au voyageur en raison de l'inexécution totale ou partielle de ces prestations, conformément aux dispositions qui les régissent".

Il est à noter que la disposition finale de cet article va dans le sens de notre interprétation.

La tendance moderne du droit, en matière de contrat de voyage, est celle d'une centralisation des obligations nées du contrat en la personne de l'organisateur.

L'analyse classique de ces types de contrats était celle d'un mandat, c'est-à-dire qu'il y avait une pluralité de contrats conclus par l'agence pour le compte du client ; mais cette analyse ne correspond plus aux exigences téléologiques du droit moderne, qui sont celles de la protection du voyageur. Pour y parvenir il fallait écarter l'atomisation du contrat et faire de l'organisateur un contractant qui réponde de toute inexécution du contrat ; autrement dit, il fallait le déclarer garant des prestataires de services.

C'est cela qu'a proposé, de *lege ferenda,* la CCV et c'est cela qu'a réalisé, de *lege lata,* la loi de 1966 dans ses dispositions concernant "les organisateurs de croisières maritimes".

En conclusion, on ne peut donc que déclarer nulles et de nul effet les clauses contractuelles élisives de responsabilité, dans le cadre de notre droit interne. S'il en était autrement, on serait en droit de se demander quelle est la valeur d'une telle législation qui prétend que ses dispositions sont impératives alors qu'elles sont écartées par la convention des parties ?

NOTES

1 - RODIERE. Note Sous Paris. 27 janv. 1975. D. 1975, 2, 336.

2 - Cass. 5 déc. 1951. JCP. 1952-II-7199. BOITTARD. D. 1962-2 449. GORE

3 - RODIERE. Y a-t-il une responsabilité contractuelle du fait d'autrui. D. 1952. Ch. 79.

4 - L'opinion selon laquelle le commissionnaire serait un ducroire avait été soutenue par LYON-CAEN & RENAULT, traité de droit commercial T. 3 n° 631, et par BAILLY : Le commissionnaire de transport in Etudes de droit commercial, la commission. 1949. p. 266. Elle n'a pas survécu à la critique générale selon laquelle le commissionnaire ducroire garantit le commettant des cas de force majeure alors que le commissionnaire de transport est libéré par la preuve de la force majeure. cf. GORE. note précitée.

5 - GORE. Note précitée (2).

6 - MERIMEE. Jurisclasseurs com. La commission de transport. n° 106, 107.

7 - MERIMEE. id. cit. n° 107 & n° 136.

8 - id. n° 107.

9 - STARCK. Essai d'une théorie générale de la responsabilité civ. considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée.

10 - MAZEAUD. Leçon T. 1 n° 670.

11 - MARTY & RAYNAUD. Droit civil.

12 - STARCK. op. cit. p. 294.

13 - id. p. 304.

14 - MAZEAUD & TUNC. n° 965, p. 1033.

15 - RODIERE. Ch. précité au D. 1952.

16 - MARTY & RAYNAUD. T. 2 n° 371, p. 343.

17 - SAVATIER. Personnalisation et dépersonnalisation de la créance in mélange offert à Marcel LACOSTE.

18 - VINEY. Le déclin de la responsabilité individuelle. p. 2.

19 - GUYENOT. La responsabilité des personnes morales publiques et privées. p. 5.

20 - A. N. Débats JO. jeudi 28 avril 1966. n° 23. 1966-14-I.

21 - RODIERE. Traité T. 3 n° 1112, p. 338.

22 - Rapp. BAUDOUIN. AN. séance du 27 avril 1966. op. et loc. cit.

23 - RODIERE. Traité T. 3 n° 1104, p. 330, et la note n° 2 en fin de citation renvoie à la chronique précitée de cet auteur au D. 1952. p. 79.

24 - Rapp. YVON. sénat JO. débat vendredi 27 mai 1966. n° 213.

25 - RODIERE. Traité n° 1107, p. 332.

CHAPITRE III

LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR.

Le chapitre précédent nous a permis de conclure que l'article 49 de la loi de 1966 édictait une règle de garantie.

C'est une mesure de politique civile que de déclarer l'organisateur tenu de réparer le dommage corporel ou matériel causé au croisiériste en cours de croisière maritime.

Mais la garantie n'exclut pas la possibilité d'une responsabilité : garantie et responsabilité sont alternatives.

Lorsque l'organisateur de croisières maritimes est également armateur, c'est-à-dire lorsqu'il exécute lui-même le passage inclus dans la croisière, il est personnellement responsable, au sens classique du terme, non en tant qu'organisateur, mais en qualité de transporteur.

Le jeu des articles 48 et 49 laisse place à une responsabilité pour faute personnelle dans la mesure où elle est la sanction de l'inexécution des obligations assumées personnellement par l'organisateur en vertu du contrat de croisière maritime.

On a écrit dans ce sens,

"la commission de transport est un creuset où se fondent les obligations du commissionnaire ; elle n'en tolère pas moins le jeu particulier du contrat de transport dans la mesure où le commissionnaire est le voiturier. A plus forte raison, le contrat de croisière, non défini avec rigueur par la loi, doit-il faire place qu'au jeu différencié du contrat de transport ?" (1).

Il y aura responsabilité chaque fois que l'organisateur sera recherché pour inexécution d'une obligation, qu'il lui incombait d'assumer personnellement.

Quelles sont ces obligations ? (S. 1) et quelles sont ces responsabilités (S. 2) ?

SECTION 1

LES OBLIGATIONS DE L'ORGANISATEUR.

Lorsque l'on examine les obligations de l'organisateur, nées du contrat de croisière maritime, on s'aperçoit qu'elles sont de deux ordres : d'une part l'organisateur s'oblige à faire, d'autre part il s'oblige, pourrait-on dire, à faire faire.

L'une des raisons qui conduisait la doctrine à repousser l'assimilation du contrat de voyage à un contrat de transport ou, si l'on préfère, la critique adressée à la qualification de l'agence de voyage en transporteur, était que l'organisateur d'un voyage ne s'oblige pas à transporter.

Il en va de même dans la croisière maritime : l'organisateur n'assume pas, en tant que tel, l'obligation d'effectuer le déplacement ; il n'est pas transporteur.

Il faut généraliser : l'organisateur ne s'oblige pas, d'une façon générale, à exécuter une prestation matérielle quelconque.

Ce que l'organisateur offre, c'est un voyage dont la réalisation comporte une série de services qui seront effectués par des professionnels indépendants bien que choisis par lui.

L'obligation essentielle de l'organisateur n'est pas matérielle ; elle est intellectuelle, c'est une production de l'esprit. Comme son nom le laisse supposer, l'organisateur assume une obligation d'organisation.

"Organisation d'un voyage", cela signifie plus que la simple description de l'activité d'un professionnel ; cela indique aussi une obligation mise à la charge de l'organisateur.

Le contenu de cette obligation, en matière non maritime, est essentiellement de création prétorienne ; étant prétorienne, ses contours n'ont que la précision que les espèces lui ont permis d'avoir ; ils ne sont pas variables, sauf revirement de jurisprudence, mais indéfinis.

En l'état actuel de la jurisprudence, il semblerait que cette obligation générale d'organisation se compose de plusieurs, ou se subdivise en plusieurs obligations.

La première est une obligation d'organisation au sens strict du mot (& 11).

La deuxième pourrait être dénommée obligation d'assistance (§ 12).

11 - L'OBLIGATION D'ORGANISATION.

Dire que l'obligation principale d'un organisateur est une obligation d'organisation semble évident, de prime abord.

L'Union Syndicale des Agences de Voyages décrit l'activité d'organisateur : "concevoir, préparer, organiser, et réaliser des circuits ou croisières...".

Le rôle de l'organisateur consiste à édifier le voyage puis à le vendre ; il est en quelque sorte un promoteur de voyages. Cette organisation est une obligation pour l'organisateur. Il faut rechercher quel est son contenu.

Le concept d'organisation comporte l'idée d'agencement et celle de structure. Elles se retrouvent dans la jurisprudence.

111 - L'obligation d'agencement.

Cette obligation est à ce point fondamentale que l'on a parlé de "'contrat d'agence', contrat d'agencement intellectuel qui relève du contrat d'entreprise..." (13).

La croisière maritime "à l'avance" a été décrite au chapitre premier. On a parlé, à ce propos, d'un "produit" au sens économique du terme ; lorsqu'elle est proposée au public, c'est-à-dire dès l'instant où l'organisateur est en état d'offre, elle forme un tout homogène ; mais ce tout n'est que la partie émergente d'une complexité juridique car ce qui est offert au public comme un objet à acheter est en réalité un complexe d'actes juridiques : On a vu que la croisière maritime comportait non seulement un passage par mer selon un itinéraire défini, mais encore aux escales, des visites, des transports terrestres, éventuellement de courts séjours, des spectacles, etc...

Dans la croisière maritime au sens de la loi, c'est l'organisateur qui choisit l'itinéraire, les dates, le programme, l'ensemble des services, et les prestataires de ces services.

Il répond de ses choix et de la cohérence de l'ensemble.

1111 - L'organisateur répond de son choix.

C'est l'obligation la plus constante et la plus générale ; la jurisprudence en fait une large application dans le cadre du mandat, en matière de croisière non maritime.

Selon l'article 1992 du code civil, l'organisateur répond de toute faute dans la gestion du mandat qui lui est confié par le voyageur et cette faute peut être constituée par un choix défectueux.

- Cass. civ. 1ère. 5 janv. 1962 (2).

C'est la célèbre affaire du taxi de RIO, que le représentant local de l'agence de voyages avait hélé, et qui, en cours d'excursion, bascula dans le vide.

Une faute de l'agence organisatrice fut retenue ; elle consistait dans le fait "de n'avoir pas pris la précaution de vérifier que le chauffeur engagé pour les époux J. était, soit solvable (ce qui aurait été invraisemblable), soit assuré (ce qu'il était raisonnable d'espérer)" (3).

- C'était encore une *culpa in eligendo* qui fut retenue par la Cour d'ANGERS (4).

Ici aussi c'est un taxi qui était à l'origine de l'accident d'un voyageur ; cette entreprise de taxi était réputée pour l'imprudence de ses chauffeurs, et l'organisateur s'était rendu fautif, en la choisissant.

Les choix effectués par l'agence ne portent pas exclusivement sur la personne des prestataires.

1112 - Obligation de prudence et diligence.

Cette obligation est complémentaire de la précédente ; le choix des prestataires de services doit être tel qu'il ne procure pas de désagréments aux voyageurs.

Les choix des organisateurs ne doivent pas être exclusivement fonction du confort ou du sensationnel, mais aussi de la sécurité des voyageurs.

Le voyage doit être organisé "dans des conditions normales de sécurité" compte tenu des circonstances.

1113 - Obligation de synchronisation.

"... C'est à un voyage organisé qu'il (le voyageur) adhère, et non à un ensemble hétéroclite de prestations..." (5).

L'obligation que nous avons nommée obligation de synchronisation consiste à faire que cet ensemble hétéroclite devienne homogène. C'est cette obligation de synchronisation qui est sous-jacente à certaines décisions ; par exemple : cass. civ. 1er 13 nov. 1956. (6).

"... Une organisation déficiente n'avait pas permis aux voyageurs d'obtenir ce qu'ils étaient en droit d'attendre...".

En première instance, le Tribunal de commerce de la Seine avait relevé dans ses attendus que la Société devait

"retenir des places dans les moyens de transport, dans les hôtels, aviser les hôteliers du jour d'arrivée du groupe, faire assurer la nourriture".

"Obligation non remplie, constate la Cour de cassation, du fait d'une mauvaise synchronisation".

Cette obligation d'agencement a été depuis longtemps mise en évidence.

"Lorsqu'une agence 'combine' un voyage, elle fait autre chose que de juxtaposer sans art les différents matériaux du voyage, à savoir le transport, l'hôtel, les guides. Elle groupe avec intelligence ces éléments selon le désir d'utilisation et les limites financières qui lui sont données en contre-partie. Elle fournit par son application quelque chose de différent des éléments qu'elle a reçus, et c'est là, au sens plein du terme, la caractéristique de l'entreprise" (7).

Nous pouvons retenir que le fait de grouper "avec intelligence" les éléments de voyage, constitue la caractéristique de l'entreprise.

Cela rejoint la déclaration de M. le doyen RODIERE à propos du "contrat d'agence" : "contrat d'agencement intellectuel qui relève du contrat d'entreprise" (8).

En tant que professionnel de la préparation d'un voyage, l'organisateur est tenu de bien accomplir cette préparation ; c'est l'aspect actif de l'obligation d'organisation en tant qu'agencement. Mais il est un autre aspect que l'on pourrait qualifier de passif qui est l'organisation au sens de structure.

112 - L'obligation de structure.

Il a été dit que le concept d'organisation comportait celui de structure, qui l'aspect passif de l'obligation d'organisation ; cela signifie que l'organisateur non seulement doit organiser, -obligation d'agencement- mais encore doit être organisé, -obligation de structure- de telle façon qu'il puisse rendre les services qu'il propose ; l'entreprise de l'organisateur doit être structurée de telle sorte qu'il puisse exercer correctement sa profession.

L'organisateur de voyages est un professionnel ; il ne suffit pas comme le disait en 1929 le rapporteur BENDER (précité) d'avoir un bureau, d'apposer une plaque et de faire des promesses qui ne seront pas réalisées ; et on en profite pour empocher de l'argent.

L'organisateur offre ses services au public, cela signifie d'une part qu'il se propose d'agir pour le voyageur -dans le sens d'offre de services- et d'autre part qu'il met à la disposition du passager ses services -dans le sens d'unité de travail au sein d'une entreprise, ce qui relève de la structure de l'entreprise- ; ces services doivent être correctement organisés.

On se souvient du contenu du contrat d'*"appalto"* que la doctrine italienne avait proposé pour définir le contrat de voyage. L'*"appaltore"* devait avoir une entreprise correctement organisée afin de pouvoir effectuer les services demandés

Cette obligation ne couvre pas uniquement la période d'agencement de voyage, mais encore celle de son exécution ; ici on sort du cadre du mandat ; en tant qu'intermédiaire, l'organisateur se retirait pendant l'exécution du contrat ; en tant qu'entrepreneur, il doit veiller à la bonne exécution, au déroulement normal du voyage qu'il propose.

Cette obligation est sous-jacente à certaines décisions :

Cass. civ. 1er. 15 déc. 1969 (9).

"Un voyage est organisé en 1964 par une agence française en Egypte. Au cours d'une excursion en taxi, deux participantes sont blessées et se voient ensuite dans l'obligation d'assurer seules leur rapatriement en France" (10).

L'agence fut condamnée aux motifs, entre autres, qu'elle ne s'était pas assurée

"que toutes les dispositions nécessaires avaient été prises, tant pour la couverture des risques d'accident que pour l'hospitalisation et le rapatriement des victimes éventuelles".

L'organisation du voyage conprend, parallèlement à celle du voyage *stricto sensu*, l'organisation d'un service qui n'intervient que dans la mesure où le voyage ne se déroule pas normalement. Cette obligation est proche de la suivante.

12 - L'OBLIGATION D'ASSISTANCE.

La seconde obligation qui pèse sur l'organisateur pourrait être nommée obligation d'assistance.

C'est une obligation qui est complémentaire de l'obligation de structure dont nous venons de parler ; elle est étroitement liée à l'entreprise et à la qualification de contrat d'entreprise que la jurisprudence a tendance à donner aujourd'hui au contrat de voyage.

La doctrine italienne avait d'ailleurs dénommé le contrat de voyage "contrat d'assistance touristique".

Cette obligation d'assistance, consiste, pour l'organisateur, à faire diligence, d'une part pour assurer le bon déroulement du voyage et d'autre part, si malheureusement et en dépit de sa diligence, le voyage ne s'effectue pas normalement, pour porter assistance au voyageur dans la mesure de ses moyens, car il est presque inévitable que des incidents viennent contrarier l'exécution d'un voyage.

- Cass. 11 mai 1960. (11).

C'était peut être là le mobile de la décision concernant l'affaire M/S BATORY.

Une croisière devait mener à la Banquise. Mais le départ fut

retardé, puis des escales "sautées", et la Banquise évitée, en raison de conditions atmosphériques ; l'organisateur fut condamné pour inexécution.

> "Par ailleurs, on sait que l'attitude des directeurs de la croisière à bord, a été d'une assez grande passivité et qu'ils ne paraissent pas avoir tenté tous leurs efforts pour faire exécuter le contrat, alors et surtout que la décision du capitaine leur paraissait inattendue..." (12).

- Cass. 27 oct. 1970. (8).

> "...Le rôle de la société ne s'est pas limité à celui d'un simple intermédiaire mais qu'elle a mis sur pied une organisation complète et dans tous ses détails d'un voyage comportant l'utilisation de nombreux moyens de transport différents et qu'elle assurait diverses prestations telles que logement, nourriture, excursions et distractions ; que, dès lors, l'arrêt attaqué a pu considérer que la société avait agi en qualité d'entrepreneur et avait l'obligation 'd'apporter toute diligence pour assurer l'exécution du contrat, et, surtout en pays étranger, de porter assistance à son client dans toute la mesure de ses moyens'".

Cette obligation d'assistance peut être ainsi développée : les agences

> "doivent, surtout lorsqu'il s'agit de voyages à l'étranger, comme le relève judicieusement la Cour de Paris, une assistance autre que purement verbale.
> ... /il est alors question d'un/ contrat d'agence, contrat d'agencement intellectuel qui relève du contrat d'entreprise et il était raisonnable, de la part des juges, de doter ce contrat d'un contenu tel qu'il comprît, entre autres, un certain devoir d'assistance de ses clients, surtout en pays étranger" (13).

On pourrait analyser cette obligation d'assistance comme étant composée d'assistance technique et d'assistance physique :

1°- C'est d'assistance technique dont il s'agissait dans l'affaire soumise à la Cour de cassation 27 oct. 1970, ci-dessus (8).
Obligation d'assistance par le moyen de renseignements et d'informations. D'une façon générale, l'organisateur doit assister le voyageur dans la défense de ses intérêts.

2°- C'était d'assistance physique dont il s'agissait dans l'espèce soumise à la Cour suprême 15 déc. 1969, précité (9).

L'organisateur avait le devoir de porter assistance à ses voyageurs blessés en se préoccupant de leur hospitalisation et de leur rapatriement.

Nous utiliserons pour conclure un attendu de la Cour de cassation (9) qui permettra d'indiquer une grande partie des obligations ci-dessus décrites.

L'arrêt déclare que l'agence avait l'obligation de s'assurer

> "que les excursions prévues (obligations d'agencement § 111) étaient organisées dans des conditions normales de sécurité compte tenu des distances, de la saison, du nombre de passagers, et de l'état des routes (obligation de prudence et diligence § 1112) que leurs excursions étaient confiées à des entrepreneurs connus et présentant des garanties sérieuses (obligation de choix § 1111) et que toutes les dispositions nécessaires avaient été prises (obligation de structure § 112) tant pour la couverture des risques d'accidents (obligation d'assistance technique § 12. 1°) que pour l'hospitalisation et le rapatriement des victimes, (obligation d'assistance physique § 12. 2°)".

SECTION 2

RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR.

Les obligations assumées par un organisateur de croisières maritimes sont de différentes natures. En tant que professionnel spécialisé dans la conception et la préparation des voyages, l'organisateur est tenu d'obligations spécifiques qu'il lui incombe d'exécuter personnellement.

Mais la loi de 1966, en règlementant le contrat de croisières maritimes, a imposé à l'organisateur des obligations qui relèvent de la garantie contractuelle.

Ainsi l'organisateur n'est pas soumis à un régime unique de responsabilité. Il faut distinguer entre une responsabilité pour faute et une responsabilité de plein droit : ces deux aspects se retrouvent dans l'article 48 de la loi.

21 - LA RESPONSABILITE DU FAIT PERSONNEL DANS L'ARTICLE 48.

Selon l'article 48 de la loi,

> "le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit."

Mais quelles sont ces "obligations inscrites au titre de croisière" ?

Si nous reprenons la distinction faite à l'occasion de l'analyse de l'objet du contrat (14) "obligation" signifie ici : objet de l'opération juridique envisagée par les parties, i.e. objet de la prestation.

> Or, "tout contrat a pour objet une chose qu'une partie s'oblige à donner ou qu'une partie s'oblige à faire ou à ne pas faire." (art. 1126 du code civil).

L'obligation inscrite au titre de croisière est la "chose" ; cette "chose" varie en fonction de chaque croisière, voire à l'occasion d'une même croisière en fonction de chaque type de contrat. Cette chose, ces obligations constituent le "programme" du voyage.

L'organisateur propose au public un programme comprenant une multiplicité d'obligations.
Par son offre de croisière, l'organisateur promet qu'un transport de personnes par mer sera effectué, selon un itinéraire et dans un temps déterminés, que des distractions : repas, spectacles, etc., seront "offerts" à bord pendant la traversée, que, lors d'une escale il sera procédé à la visite d'une localité...

L'organisateur a promis et l'obligation n'est pas exécutée : il est responsable. Cependant l'inexécution peut avoir plusieurs causes. Reprenons notre exemple : la visite de la localité n'a pu avoir lieu parce que guides et transporteurs ont été retenus pour une date qui ne correspond pas à celle de l'escale. L'organisateur assumait personnellement l'obligation d'organisation du voyage, il a failli à son devoir. Nous sommes en présence d'une responsabilité pour faute personnelle.

Mais l'inexécution de l'obligation peut ne pas provenir d'une défaillance de l'organisateur. L'inexécution peut être le fait du prestataire de l'obligation.

Il y a responsabilité personnelle, *stricto sensu*, chaque fois que l'organisateur manque à son devoir d'organisation.

Mais il est possible d'envisager d'autres cas de responsabilité personnelle : c'est l'hypothèse dans laquelle l'organisateur est prestataire de services, car il est loisible à l'organisateur de procéder personnellement à l'exécution de tout ou partie des obligations inscrites au titre de croisières.

Dans l'exemple ci-dessus, on peut imaginer que la visite de la localité soit réalisée par l'organisateur agissant en qualité de guide et de transporteur terrestre ; assurant la mission d'un transporteur terrestre, l'organisateur en assume les obligations.

Lorsque l'obligation inscrite au titre de croisières est inexécutée du fait du prestataire et que ce prestataire se trouve être l'organisateur, l'article 48 édicte alors une règle de responsabilité.

22 - LA GARANTIE DE L'ORGANISATEUR DANS L'ARTICLE 48 DE LA LOI.

Quand l'organisateur n'est pas tenu d'exécuter personnellement l'obligation inscrite au titre de croisières maritimes, nous sommes en présence d'une règle de garantie analogue à l'article 49.

L'organisateur est tenu de répondre du manquement des hôteliers, restaurateurs, transporteurs terrestres, guides, etc...

Il répond, non seulement du fait dommageable de ces prestataires de services, en vertu de l'article 49 de la loi, lorsque le croisiériste est victime d'un accident corporel, d'une perte ou avarie aux bagages, mais encore au cas d'inexécution de la prestation promise.

L'article 48 de la loi de 1966 ne distingue pas selon que l'organisateur est le prestataire de services ou ne l'est pas, c'est à dire ne distingue pas responsabilité et garantie : l'organisateur est tenu du seul fait de l'inexécution.

Mais se pose la question "doit-on prouver sa faute ou est-il tenu d'un résultat ?"

La distinction entre responsabilité et garantie apporte un élément de solution.

Lorsque l'organisateur, qui devait assumer personnellement l'obligation y a manqué, il sera responsable selon le droit applicable à l'activité défaillante.

Un spectacle "son et lumière" était-il promis et devait-il être assuré par l'organisateur ? le spectacle est annulé : l'organisateur sera responsable comme l'est un entrepreneur de spectacles dans les mêmes circonstances.

Lorsque l'organisateur n'est pas le prestataire, il est garant de l'exécution ; dans notre exemple il sera garant, et non plus responsable, dans la mesure où l'entrepreneur de spectacle, quant à lui, est responsable.

Ainsi l'organisateur est soumis à un régime identique, qu'il soit ou non tenu d'accomplir personnellement la prestation promise et non exécutée.

23 - EXONERATION DE L'ORGANISATEUR.

L'organisateur est responsable de l'inexécution

"sauf [s'il] établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit".

"Quel transport ? On pense bien sûr au transport maritime, mais il peut y avoir des transports autres, par exemple, lors d'une escale (excursion aérienne, ferroviaire ou terrestre). Tous permettent-ils à l'organisateur d'écarter l'obligation de garantie ? Non pas semble-t-il, et pour deux raisons : d'une part, on permettrait de nouveau le jeu de cache-cache dans les responsabilités que la loi a voulu faire cesser ; d'autre part la loi parle du contrat de transport maritime" (15).

On a décrit la règle ainsi énoncée comme étant une "pièce de procédure mal définie qui tient de la défense au fond et de la fin de non recevoir" (16).

Le croisiériste qui se plaint d'un manquement à une obligation du titre de croisière a, en toute hypothèse, la possibilité d'en demander réparation à l'organisateur de la croisière. Celui-ci, contrairement aux solutions admises en droit commun, ne peut décliner sa responsabilité et inviter le plaignant à recourir

contre le prestataire auteur de la défaillance : selon l'article 48, l'organisateur est "responsable".

Il lui est cependant possible de se dégager de cette responsabilité en démontrant que le manquement à l'obligation est la conséquence de l'exécution du transport maritime.

Ainsi, l'organisateur doit-il apporter le preuve positive de la cause de l'inexécution et démontrer que cette cause n'est autre que l'inexécution du passage.

Quelle est la justification d'une telle règle ?

Que l'on se souvienne, par exemple, de l'affaire du M/S Batory (17). Un organisateur de croisières maritimes avait affrété un navire pour une croisière au pôle. Un retard fut pris au départ et le capitaine escamota une partie du voyage arguant des circonstances de la navigation.

Plusieurs instances furent introduites : certaines ont retenu la responsabilité de l'organisateur, d'autres ont fait valoir "que les décisions du capitaine échappent de toute évidence au contrôle des organisateurs de la croisière..."

L'exception de l'article 48 *in fine* de la loi est le corollaire du pouvoir souverain du capitaine seul maître de la navigation. En tant que transporteur, l'armateur est tenu de conduire les passagers à destination ; mais nous sommes dans un domaine particulier où l'incidence des circonstances et du milieu maritime font qu'il n'est pas possible d'imposer au transporteur un résultat.

> "suivant une opinion rapide, trop répandue, l'obligation de résultat serait l'essence du contrat de transport. Rien n'est moins exact" (18).

Ainsi eut-il été illogique et inéquitable de déclarer l'organisateur responsable des conséquences de l'inexécution du contrat de transport maritime, alors que le transporteur lui-même n'en est pas responsable automatiquement.

Si une obligation inscrite au titre de croisière n'est pas assurée en raison du transport maritime, c'est au transporteur qu'il appartient de démontrer les raisons de l'inexécution du transport ; c'est au transporteur qu'incombent les conséquences de cette inexécution.

NOTES

1 - RODIERE. Traité T3. n°1101, p. 327.

2 - Cass. civ. 1er 5 janvier 1961. Rev. gén. Air 1961.80.

3 - RODIERE. Note sous Paris 25 nov. 1955. JCP. 1956.II.9240.

4 - Angers. 3 avril 1973. JCP. (ed. CI) 1974.I.13334.

5 - COUVRAT. Note au D. 1971. p. 450.

6 - Cass. civ. 1er.13 nov. 1956. JCP. 1957.II.9799.

7 - ROBERT. Les agences de voyages in Etudes pratiques de droit commercial. p. 482.

8 - Note sous Cass. 27 oct. 1970. JCP. 1971.II.16624. RODIERE D. 1971.2.449 COUVRAT.

9 - Cass. civ. 1er. 15 déc. 1969.D.1970.2.326. COUVRAT.

10 - COUVRAT.en note

11 - Cass. 11 mai 1960. Rev. gen. Air 1961.79.

12 - COMBALDIEU. in journal des agrées 1958.148.

13 - RODIERE. Note au JCP. 1971.II.16664.

14 - Supra première partie, Ch. 1, sect. 1, §11.

15 - SOYER. DMF. 1967. n° 155 p. 391.

16 - Encyclopédie Dalloz. dr. com. T3. v° transport maritime par RODIERE n° 231.

17 - Trib. com. Seine. 4 janvier 1957. JCP. 1957.II.9932. RODIERE
Cour Appel Paris 26 mars 1956.
Trib. com. Nice. 6 déc. 1955. cité par CHAUVEAU JCP. 1959 ch. 1498.
Paris 6 juillet 1956. id.
dont Cass. du 11 mai 1960, rev. gen. Air 1961. p. 79.

18 - CHAUVEAU. La croisière maritime, JCP. 1959.I.1498.

CHAPITRE IV.

LA GARANTIE DE L'ORGANISATEUR

La croisière maritime est un voyage qui se déroule principalement par mer. Principalement, cela implique qu'une partie du voyage peut être éventuellement, et accessoirement, effectuée autrement que par mer.

En tant que voyage, la croisière maritime comporte un transport, bien que ce transport ne constitue pas à proprement parler "l'objet du contrat" (1).

Ce transport est, dans sa partie essentielle, maritime et peut être en partie non maritime.

Pour la partie maritime du transport, l'organisateur de croisières est "personnellement responsable" des dommages survenus au croisiériste et à ses bagages, dans les conditions et les limites des articles 37 à 44 de la loi.

Qu'en est-il pour la partie non maritime du transport ? En outre, la croisière maritime ne se réduit ni à un transport de personnes par mer, ni à un transport plus large, comprenant un passage.

Quelle est alors la responsabilité de l'organisateur lorsque le dommage ne résulte pas d'un transport ?

SECTION 1.

LE PRINCIPE DE LA GARANTIE.

L'article 49 de la loi du 18 juin 1966 édicte le principe de la "responsabilité personnelle" de l'organisateur pour dommage corporel ou matériel, en vertu du contrat de croisière maritime.
La formulation du texte est très générale :

"L'organisateur de croisières est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages".

Tel est le principe qui doit s'entendre de la façon la plus large. Ainsi, lorsqu'un dommage atteint le croisiériste ou ses bagages, pendant l'exécution du contrat de croisière maritime, l'organisateur de la croisière en répond, c'est-à-dire que le demandeur a la faculté de s'adresser directement à l'organisateur et de le mettre seul en cause.

Mais il faut distinguer entre la mise en cause de l'organisateur et l'engagement de sa responsabilité.

Il est indiscutable que l'organisateur d'une croisière maritime puisse être cité en justice dans une instance visant à la réparation d'un dommage corporel ou matériel survenu du fait de la croisière.

Telle est l'intention du législateur, tel est le but de la règle posée par la loi ; en vertu du statut de la croisière, l'organisateur doit être un intermédiaire judiciaire. Il est apparu nécessaire de permettre que cet organisateur soit tenu, contrairement au droit commun, de réparer des dommages résultant de l'activité des prestataires de services.

Mais que l'organisateur soit susceptible d'être mis en cause ne signifie nullement qu'il soit nécessairement responsable, car il faut poser la question préalable de savoir comment sera engagée sa responsabilité.

"Faut-il prouver sa faute, ou est-il tenu d'une obligation de résultat ?" demande M. SOYER (2).

Lorsque la responsabilité d'une personne est engagée en conséquence d'une faute commise, il est question de responsabilité au sens classique du terme ; l'existence d'une faute et son éventuelle qualification résultent de l'examen de la conduite de l'auteur du dommage. C'est dans cette optique que l'on a défini la faute comme une erreur de conduite (3).

En matière de croisière maritime et en vertu de l'article 49 de la loi, il n'est pas question de responsabilité, mais de garantie, dans la mesure où il n'y a pas confusion entre l'organisateur et le prestataire de services.

L'organisateur ne peut répondre, en vertu d'une responsabilité au sens classique, que dans deux hypothèses : en tant qu'organisateur tenu à ce titre à certaines obligations (4) ; en tant que prestataire de services, lorsque l'organisateur est également la personne qui exécute le service promis.

Dans les autres hypothèses de non confusion des qualités d'organisateur et de prestataire, la question de la faute est absurde, car l'organisateur est totalement étranger à la production du dommage.

La conduite de l'organisateur est indifférente. En effet, bien qu'il n'ait commis aucune faute, l'organisateur sera déclaré "personnellement responsable" du dommage, et c'est ici qu'apparaît le plus évidemment la nature de la garantie pure et simple qui pèse sur l'organisateur en vertu de l'article 49 de la loi.

L'exécution de l'une quelconque des prestations promises au titre de la croisière maritime est étrangère à l'organisateur en tant que tel.

Le transporteur terrestre, par exemple, exerce son activité en toute indépendance ; l'organisateur ne peut intervenir dans le déroulement technique du transport et cependant, si un dommage survient du fait de ce transport, l'organisateur en répondra.

Se pose alors la question du régime de cette garantie. On peut envisager diverses solutions qui se situent entre les deux hypothèses extrêmes suivantes :

1° - L'organisateur est tenu de répondre en toute circonstance de l'intégralité du dommage causé au croisiériste et à ses bagages.

2° - L'organisateur n'est tenu de réparer le dommage causé au croisiériste ou à ses bagages que dans la mesure où l'auteur du préjudice y est lui même tenu.

La garantie à laquelle est tenu l'organisateur de croisières maritimes est variable.

Dans la première hypothèse, il s'agit d'une garantie absolue, proche de l'assurance.

L'organisateur est tenu de réparer le dommage survenu en cours de croisière ; il assure le risque d'accident corporel et de perte et avarie aux bagages.

Dans la deuxième hypothèse, il n'est question que d'une garantie pure et simple : l'organisateur répond aux lieux et place de l'auteur du dommage ; il y a substitution de la personne de l'organisateur à celle de l'auteur du dommage.

11 - POSITIONS DOCTRINALES

La doctrine envisage diversement cette question du régime de la responsabilité personnelle de l'organisateur. Ainsi pour M. DU PONTAVICE "le titre de croisière est assimilé ici à un connaissement". En conséquence, l'organisateur est soumis à un régime sévère, car il répond du seul fait du dommage.

"Les rapports contractuels se nouent entre celui qui a émis et celui qui a reçu le titre de croisière ; dans le titre de croisière et le contrat de croisière se renferment tous les droits du passager auquel il importe peu, en fait et en droit, de savoir à qui l'organisateur s'est adressé pour remplir ses propres obligations envers son client. L'organisateur a le choix des moyens, mais il doit un résultat" (5).

Pour M. MASCLET,

"Le passager qui a souffert d'un dommage corporel ou matériel aura action seulement contre l'organisateur de croisières. Mais ce dernier pourra, s'il a été condamné, se retourner contre le transporteur, à condition que celui-ci soit responsable du dommage subi par le passager" (6).

Ainsi l'organisateur de croisières maritimes se comporte-t-il comme un assureur tenu d'indemniser la victime, indépendamment de la culpabilité de l'auteur du dommage. Cela est patent dans la mesure où, comme le laisse supposer la déclaration ci-dessus, l'organisateur est tenu de réparer les dommages bien que le transporteur puisse n'en être point tenu, donc responsable.

Il est des auteurs qui posent la question de façon moins tranchée, tel M. SOYER (7) :

"Ainsi une touriste est blessée lors d'une excursion à terre ; d'après la loi 'l'organisateur de croisières est personnellement responsable'. Mais faut-il prouver sa faute ? Ou est-il tenu d'une obligation de résultat ? On peut faire valoir, dans le sens d'une responsabilité rigoureuse de l'organisateur, que l'article 48 fait peser sur lui une obligation qui paraît de résultat lorsque les dommages n'atteignent ni la personne, ni les bagages du passager, et qu'à *fortiori* ... Mais le droit commun, à l'inverse, permettrait peut être de dire que l'organisateur qui n'assume, -son nom même l'indiquerait- qu'un rôle de coordination entre entreprises indépendantes et distinctes, ne doit répondre que de sa faute prouvée, alors surtout que la liberté de mouvements d'un touriste aux escales est très grande. L'hésitation est permise".

Nous ne pensons pas que l'alternative : obligation de résultat ou obligation de moyen, décrive parfaitement le problème dans la mesure où l'organisateur n'est pas tenu de l'exécution de l'obligation dommageable ; autrement dit, étant donné qu'il s'agit d'une dette de garantie, la conduite de l'organisateur est sans incidence sur la solution.

En effet si une faute est établie à l'encontre de l'organisateur, dans l'hypothèse d'un dommage causé lors d'une excursion à terre par exemple, ce ne peut être qu'une faute dans sa mission d'organisation. L'organisateur est alors responsable en tant qu'organisateur tenu à ce titre d'assurer certaines obligations spécifiques ; il s'agit de responsabilité pure et simple. Ce peut être une faute dans sa mission de prestataire, lorsqu'il exécute lui même l'obligation.

En outre, il nous semble nécessaire d'élargir la question et de la généraliser à tout dommage corporel ou matériel, survenu pendant l'exécution du contrat de croisière maritime, que le dommage résulte d'un transport (non maritime) ou de tout autre "service" ou prestation promise au croisiériste en vertu du contrat de croisière maritime.

12 - L'ACTION DIRECTE DU CROISIERISTE.

L'action contre l'organisateur, en vertu de l'article 49 de la loi est exorbitante du droit commun et l'action en vertu de ce droit commun subsiste sous jacente.

Ainsi le croisiériste pourra agir directement contre l'auteur du dommage.

On a dit que le croisiériste "aura action seulement contre l'organisateur" (6) ; on a soutenu que le contrat de croisière maritime ne permettait d'agir à ce titre que contre l'organisateur. Cela confirmerait le rôle prépondérant joué par l'organisateur dans le contrat. Toutefois, il semble qu'il faille conserver au voyageur la possibilité d'une action directe contre l'auteur du dommage et cela pour les raisons suivantes :

121 - Le texte ne l'interdit pas.

Que l'article 49 déclare l'organisateur personnellement responsable ne signifie pas que l'auteur du dommage ne puisse être recherché.

"L'adverbe n'a d'autre sens que de marquer la faculté qu'a le croisiériste de s'adresser directement à l'organisateur" (8).

Il s'agit bien d'une faculté et non d'une règle impérative.

122 - Intérêt de l'action directe.

L'intérêt de la possibilité d'une action directe contre l'auteur du dommage réside dans l'option que peut exercer la victime. Cet intérêt sera manifeste au cas, par exemple, d'insolvabilité de l'organisateur.

Le croisiériste possède ainsi plusieurs débiteurs ; il lui est loisible d'assigner celui qui lui semble le plus solvable.

123 - Conformité aux principes généraux.

Selon les principes généraux de notre droit, c'est à l'auteur fautif d'un dommage, ou à la personne qui en répond, qu'il appartient de le réparer.

L'article 49 de la loi de 1966 est exorbitant du droit commun dans la mesure où il édicte une règle de garantie. Ce sont des "nécessités de politique civile" qui ont fait endosser à l'organisateur de croisières maritimes "les conséquences pécuniaires des fautes d'autrui".

Mais derrière cette garantie se trouve une responsabilité : celle de l'auteur du dommage. Selon les termes du Garde des Sceaux, l'organisateur constitue un "écran" entre le croisiériste et le prestataire de services.

Cette responsabilité n'est pas abolie par la garantie ; la preuve en est l'action recursoire que l'organisateur possède contre l'auteur du dommage qui, en définitive, doit être seul tenu de la réparer.

Autrement dit, que la victime agisse directement contre l'auteur du dommage ou qu'elle agisse indirectement par l'intermédiaire de l'organisateur, l'auteur du dommage doit, théoriquement, supporter, immédiatement ou médiatement, la charge financière de la réparation.

On peut faire référence au contrat de commission de transport, qui certes diffère par l'incompatibilité de son objet, mais dont les principes sont de nature comparables à ceux de l'article 49 de la loi de 1966. Ce contrat autorise une action directe du commettant contre le voiturier, bien que le commissionnaire

> "dont un des traits caractéristiques est d'agir en son propre nom [...apparaisse] au contraire comme ayant seul, *stricto sensu*, la qualité d'expéditeur" (9).

En matière de croisières maritimes, même si, et bien que, l'organisateur agisse *proprio nomine* avec les prestataires de services, il n'est pas le bénéficiaire de la prestation promise.

Les différents contrats dont est composée la croisière maritime produiront effet sur la tête non de l'organisateur mais du croisiériste ; il est donc logique d'accorder à ce dernier une action contre le prestataire.

SECTION 2.

INTERPRETATION DE L'ARTICLE 49 DE LA LOI.

On pourrait interpréter l'article 49 de la loi de 1966 de la façon suivante :

Le premier alinéa de ce texte édicte un principe général en matière de croisières maritimes, à savoir celui de la garantie de l'organisateur pour dommage corporel ou matériel causé au croisiériste.

Mais le principe ainsi énoncé ne concerne que la nature de la règle, non le régime de la garantie ; c'est pourquoi un second alinéa vient indiquer ce régime.

Lorsque le dommage est produit par l'exécution du contrat de passage, l'organisateur est garant, dans la mesure où l'armateur est responsable, c'est-à-dire dans les conditions et limites d'un transporteur de personnes par mer.

Cet alinéa second ne serait pas limitatif mais simplement indicatif.

Ainsi on peut imaginer l'hypothèse suivante : une croisière maritime comporte, à l'occasion d'une escale, la visite touristique d'une ville à l'intérieur du pays ; pour ce faire, les croisiéristes sont déplacés par avion. Un dommage survient pendant l'exécution du transport aérien : l'organisateur serait garant dans les conditions et limites de la responsabilité d'un transporteur aérien.

Il faut généraliser la solution : la "responsabilité personnelle" de l'article 49, encourue par l'organisateur est soumise, quant à son régime, aux conditions et limites de la responsabilité de l'auteur du dommage. Autrement dit, la garantie de l'article 49 ne serait pas une garantie absolue, mais une garantie pure et simple (10).

Une objection pourrait être faite. Il est évident que si l'organisateur de croisières maritimes invoque les conditions et limites de responsabilité dont bénéficie, non seulement le transporteur maritime mais encore le transporteur aérien, le croisiériste obtiendra une indemnisation inférieure à celle qu'il aurait obtenue si l'on avait déclaré l'organisateur tenu de réparer l'intégralité du dommage quelles que soient les circonstances de sa survenance, hormis le cas de transport maritime.

On pourrait invoquer l'article 33 de la loi de 1966 :

"Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers".

Mais cette objection doit être repoussée. Les dispositions de l'article 49 visent à faire de l'organisateur de croisières maritimes un "interlucuteur judiciaire valable" selon l'expression de M. le doyen RODIERE et l'interprétation non rigoureuse de l'article 49 n'a pas pour objet d'écarter le principe de la garantie de l'organisateur, mais d'apporter une solution quant au régime de cette garantie.

La question : "Mais faut-il prouver sa faute ? ou est-il tenu d'une obligation de résultat ?" ne concerne que le régime de la garantie, non son principe.

Dès qu'un dommage atteint la personne ou les bagages du croisiériste, celui-ci est fondé à en demander réparation à l'organisateur ; que son action soit recevable n'implique pas que sa demande soit justifiée.

21 - JUSTIFICATION DE L'ALINEA 2 DE L'ARTICLE 49.

Quelle est la justification de l'alinéa 2 de l'article 49 de la loi ?
On a soutenu (11)

> "que le législateur n'a pas voulu que, du point de vue de la responsabilité, l'organisateur de croisières maritimes fut dans une situation moins favorable que le transporteur maritime".

Cette justification peut être étayée par un argument de bon sens invoqué par la jurisprudence en d'autre matière que la croisière maritime et qui peut ici être repris :
Si l'organisateur de croisières répond des prestataires de services et notamment du transporteur maritime,

> "il ne saurait encourir une responsabilité que la loi ne lui aurait pas imposée s'il avait exécuté lui même le transport".

Il faut développer cette remarque selon divers points de vue.

Etant donné qu'il est fréquent, en pratique, que l'organisateur de croisières maritimes soit également armateur, car il n'y a aucune incompatibilité entre les deux professions, il est logique que cet armateur soit soumis à un régime de responsabilité identique, celui qui résulte des dispositions du titre 3 de la loi de 1966 concernant le contrat de passage, qu'il soit simplement transporteur ou qu'il soit de surcroît organisateur.

La responsabilité de l'armateur-organisateur doit être identique, qu'il transporte des personnes en vertu d'un contrat de passage pur et simple ou qu'il transporte des personnes en vertu d'un contrat de passage inclu dans un contrat plus large de croisière maritime.

Corollairement,il n'y a aucune raison de traiter différemment l'organisateur de croisières maritimes selon qu'il est également un transporteur maritime ou qu'il ne l'est pas.

Enfin, envisagée du côté du croisiériste victime d'un accident corporel ou d'une perte ou avarie aux bagages du fait du transport maritime, la responsabilité, et donc la réparation, doit être identique dans toutes les croisières maritimes et ne saurait être fonction de la personnalité de l'organisateur.
Les croisiéristes sont soumis au même régime, qu'il y ait ou non confusion de qualité en la personne de l'organisateur.
Cette argumentation, utilisée pour le transport maritime, peut être étendue à tous autres transports.

Lorsque l'organisateur de croisières maritimes est également un transporteur terrestre, il répondra du dommage causé au croisiériste du fait de ce transport en tant que transporteur, et donc selon le régime de responsabilité propre au transport terrestre.

Dans l'hypothèse d'un transport aérien, il en va de même ; l'organisateur de croisières maritimes sera tenu selon les mêmes règles qu'il exécute personnellement la prestation, c'est-à-dire lorsqu'il est responsable en tant que transporteur, ou qu'il n'exécute pas la prestation, c'est-à-dire lorsqu'il est garant en qualité d'organisateur.

22 - FONCTIONNEMENT DE L'ARTICLE 49.

Le fonctionnement pratique de l'article 49 de la loi permet de rendre manifeste l'intention du législateur : faire de l'organisateur un "interloculeur judiciaire valable".
Le dessein de l'article 49 est de permettre au croisiériste victime d'un dommage, et dans l'immense majorité des cas ignorant l'identité et la qualité juridique de l'auteur de ce dommage, d'assigner utilement la seule personne qu'il soit sensé connaître : l'organisateur de la croisière, bien que cet organisateur ne soit ni l'auteur du dommage, ni susceptible de répondre de l'auteur du dommage.

Par faveur pour le croisiériste qui peut ignorer l'identité civile du prestataire, on l'a autorisé à assigner l'organisateur qui, lui, ne peut méconnaître le prestataire puisqu'il l'a choisi.

Prenons un exemple : le croisiériste fait état d'une perte de ses bagages du fait du transport maritime. Il peut ignorer qui est le transporteur, car le billet de croisière qui "matérialise

le contrat de passage" ne porte pas mention du transporteur.

En revanche, il indique les nom et adresse de l'organisateur. C'est donc ce dernier qui sera cité en justice et qui pourra présenter une défense dans les conditions de la loi de 1966.

L'organisateur ne sera donc tenu de réparer le dommage que si le transporteur est responsable de la perte. Il peut invoquer tous les moyens et exceptions propres au transporteur ; la meilleure façon d'y parvenir est d'attraire ce transporteur.

Que l'on se souvienne du fonctionnement de l'article 99 du code de commerce :

> "En pratique, s'agissant de responsabilité dérivée, le commissionnaire sera amené à mettre en cause le transporteur effectif pour que celui-ci, qui se trouve pratiquement le mieux en mesure de le faire, puisse faire valoir les moyens de défense...[utiles]"(12).

De même l'organisateur sera-t-il amené à attraire en justice l'auteur du dommage, par exemple le transporteur maritime. Celui-ci d'une part est le mieux à même de présenter une défense et d'autre part la responsabilité ne pourra ainsi être engagée que dans les conditions et limites de la loi.

Une partie de la question que la doctrine avait posée s'éclaire alors : la responsabilité personnelle de l'organisateur, selon l'article 49 de la loi, est-elle une responsabilité de plein droit ou une responsabilité pour faute à prouver ?

Au cas de dommage corporel du fait du transport maritime, la responsabilité, dans les conditions et limites des articles 37 à 44 de la loi est une responsabilité pour faute à prouver. Mais il ne peut être question d'une faute de l'organisateur : il est totalement étranger à la production du dommage puisqu'il est étranger à l'exécution qui en est à l'origine.

La faute, dans les conditions des articles 37 à 44, est la faute du transporteur maritime.

Ainsi, l'organisateur est-il garant, dans le cas de l'alinéa 2 de l'article 49 de la loi, lorsque le passager est blessé, à la condition que le transporteur maritime ait commis une faute. C'est à la victime qu'il appartient d'établir cette faute : ainsi le croisiériste, qui assigne l'organisateur, devra-t-il démontrer la faute du transporteur maritime pour obtenir réparation.

Hors le cas du transport maritime, la garantie de l'organisateur est-elle engagée de plein droit, du seul fait du dommage, ou bien la victime doit-elle établir une faute ?

La réponse est variable ; elle dépend du régime de responsabilité applicable à l'activité dommageable.

Lorsque le dommage résulte du transport maritime, l'organisateur sera tenu selon le droit applicable en la matière, c'est-à-dire, selon la loi du 18 juin 1966. La victime alors, et sauf circonstances particulières, devra prouver une faute du transporteur.

Lorsque le dommage résulte d'un transport aérien, l'organisateur sera tenu selon le droit applicable en la matière, c'est-à-dire, par exemple, selon la Convention de Varsovie et la faute du transport sera normalement présumée.

Lorsque le dommage résulte d'un transport terrestre, l'organisateur sera tenu selon le droit des transports terrestres. Une obligation de sécurité et de résultat pèse sur le transporteur terrestre ; l'organisateur répondra de plein droit.

L'organisateur de croisières maritimes est garant et tenu, à ce titre, de réparer le dommage souffert par le croisiériste dans les conditions et limites de la responsabilité de l'auteur du dommage.

23 - INTERET DE L'INTERPRETATION.

231 - Cela évite tout hiatus entre le régime auquel est soumis l'organisateur en vertu de l'article 49 et le régime auquel est soumis le prestataire de services ; cela est particulièrement important lorsqu'il y a confusion entre les deux personnes : l'organisateur et le prestataire.

Il est certain que l'organisateur d'une croisière maritime comportant un passage aérien et qui exécute personnellement ce transport, ne manquera pas, au cas d'accident, d'invoquer la législation spéciale du droit aérien.

Se verra-t-il refuser le bénéfice de cette législation ? Autrement dit, la qualité d'organisateur de croisières maritimes l'emporte-t-elle sur celle de transporteur aérien ?

En vertu aussi bien de la loi du 2 mars 1957 que de la Convention de Varsovie, le transporteur aérien est soumis à un régime particulier de responsabilité et toute action en responsabilité contre ce transporteur ne peut être exercée que dans les conditions et les limites de ces textes.

Ces dispositions devraient-elles être écartées sous prétexte que le transporteur aérien est de surcroît un organisateur de croisières maritimes ?

232 - Cette interprétation correspond au but de l'institution qui ne cherche pas à faire peser sur l'organisateur la charge de la réparation des dommages causés au croisiériste, mais qui, dans son essence, vise à permettre à la victime d'obtenir réparation par l'intermédiaire de l'organisateur.

Cet organisateur n'a pas vocation à supporter la charge financière de la réparation ; c'est pour cela qu'il possède une action récursoire contre l'auteur du dommage.

Pour que le recours contre le prestataire défaillant ne soit pas illusoire, il faut que la dette de garantie de l'organisateur coïncide avec la dette de responsabilité de l'auteur du dommage.

Cette interprétation permet donc de ne pas faire peser sur l'organisateur une charge financière trop lourde.

Si d'une part il était tenu de réparer intégralement et en toutes circonstances le dommage et si, d'autre part, il ne pouvait agir contre l'auteur du dommage qu'à la condition que cet auteur soit responsable, il assurerait en quelque sorte le croisiériste, chaque fois que, et dans le mesure où, la responsabilité du prestataire n'est pas engagée.

Il convient encore une fois de faire référence au contrat de commission de transport en vertu duquel le commissionnaire répond des pertes et avaries, mais il "n'est en principe responsable du fait des transporteurs qu'il a choisi que dans la mesure où ceux-ci le sont eux-mêmes" (13).

Il en va de même pour l'organisateur de croisières maritimes ; la garantie de l'organisateur doit être conditionnée par la responsabilité de l'auteur du dommage.

233 - Cette interprétation permet enfin de fixer les délais de prescription auxquels seront soumises les actions nées du contrat de croisières maritimes. On verra que la loi de 1966 est muette sur ce point, sauf dans l'hypothèse d'un dommage corporel causé par le transport maritime. Dans tous les autres cas, le délai de prescription sera le délai de droit commun, si bien que le recours de l'organisateur contre le prestataire a de fortes chances de ne pas être utile chaque fois que l'action propre à l'activité du prestataire sera enfermée dans un délai plus bref.

En conclusion, qu'il s'agisse du transport maritime, qu'il s'agisse d'un transport non maritime ou qu'il s'agisse de toute autre activité résultant du contrat de croisière maritime, et à la condition que le dommage atteigne soit la personne, soit les bagages du croisiériste, l'organisateur de croisières maritimes est garant des prestataires de services. Lorsqu'il s'agit d'inexécution d'une obligation promise au titre de croisière, il peut également être question de garantie ou de garantie contractuelle.

Dans toutes les hypothèses où l'organisateur est garant d'un prestataire, la garantie doit être conditionnée dans son existence et dans son étendue à la responsabilité de l'auteur du dommage.

L'inconvénient de cette interpréation est de permettre une pluralité de régimes, alors qu'il serait préférable, pour la sécurité juridique de chacun, que ce régime fut unique.

On ne peut que souhaiter la création d'une règlementation propre aux organisateurs de voyages.
Cette règlementation pourrait par exemple, édicter un régime de garantie identique pour tous les organisateurs de voyages ; régime de garantie mais limitée, avec éventuellement l'obligation de contracter, au bénéfice du voyageur, une assurance couvrant les risques de décés et d'accidents, ainsi que la loi néerlandaise l'impose aux Offices de tourisme (supra 1ère partie).

Les délais de prescription devraient tenir compte de la brièveté de la forclusion en matière de transports, maritimes et aériens par exemple.

Il serait également souhaitable que le voyageur soit contraint d'informer par écrit l'organisateur de toute réclamation ; immédiatement s'il s'agit d'un dommage, et dès la fin du voyage, s'il s'agit de tout autre grief.
Cette information permettrait, d'une part au croisiériste de ne pas être surpris par une brève prescription et d'autre part à l'organisateur de se ménager tout recours utile contre l'auteur du dommage.

Une telle règlementation permettrait de combler le silence de la loi de 1966 lorsqu'un préjudice quelconque ne résulte pas du contrat de passage.
L'interprétation ci-dessus proposée n'est donc qu'un pis aller en l'absence de règlementation spéciale des contrats de voyage ; elle a cependant le mérite de ne pas accabler l'organisateur de croisières maritimes sous un régime de responsabilité trop

lourd. On se souvient de la déclaration faite par le Garde des Sceaux, lors du vote de la loi :

Les Services du tourisme

"nous ont dépeint la situation /...des organisateurs de voyages/ sous des couleurs dramatiques en insistant sur le fait que si nous faisons peser sur eux une telle responsalité, sans qu'ils aient la possibilité de se décharger sur le transporteur, nous rendrions l'exercice de leur profession impossible".

Afin que l'organisateur ait la possiblité, non illusoire, de se décharger de sa dette de garantie sur l'auteur du dommage, il est nécessaire qu'il y ait une coïncidence entre garantie et responsabilité.

NOTES

1 - cf. supra 1ère partie ch. 1.

2 - SOYER. op. cit. DMF. 1967. p. 391 n° 157.

3 - V.G.MARTY et RAYNAUD. T. 2 vol. 1.

4 - cf. supra. 2ème partie. ch. 2. sect. 1.

5 - DU PONTAVICE. Rev. trim. dr. com. 1966. p. 111 n° 54.

6 - MASCLET. gaz. pal. 1968. 2. ch. 102.

7 - SOYER. op. et loc. cit.

8 - RODIERE.

9 - MERIMEE. op. cit. n° 128.

10 - cf. supra section précédente.

11 - MASCLET. op. cit. p. 114.

12 - MERIMEE. op. cit. n° 145.

13 - id. et passim.

TROISIEME PARTIE

INCIDENCE DU PASSAGE

L'originalité de la croisière maritime, en tant que contrat de voyage, réside dans le régime de la responsabilité de l'organisateur.

Dans la partie précédente, on a fait abstraction du caractère maritime de la croisière afin de mettre en évidence ce qui distinguait la solution apportée par la loi de 1966 de la solution dégagée par la jurisprudence en matière de contrat de voyage. Ce régime à lui seul aurait suffi à assurer le particularisme du contrat de croisière maritime. Mais le principe en vertu duquel on aurait voulu rendre l'organisateur responsable devant le croisiériste de tout dommage et de toute inexécution des obligations nées du contrat, a dû être infléchi en raison précisément du caractère maritime de la croisière.

L'une des rares tentatives de règlementation globale du contrat de voyage a été faite par un projet de convention internationale. Si une solution d'ensemble a pu être dégagée en matière de voyage, ce n'est guère possible en matière de croisière maritime. En effet, la partie principale et essentielle de ce voyage se

déroule par mer, et le transporteur maritime est soumis à un régime de responsabilité spécial qui influe sur celui de l'organisateur.

Le régime de responsabilité auquel est soumis, en vertu de la loi de 1966, un transporteur de personnes par mer, ou armateur, diffère de celui auquel est assujetti un transporteur non maritime. Ce régime de responsabilité et ses particularités seront examinés dans un premier chapitre.

La loi de 1966, en effet, est consacrée aux "affrètements et transports maritimes" et une partie importante, trois chapitres du titre III, sont consacrés au transport de passagers.

Ces dispositions régissent désormais, en droit interne, le transport de personnes par mer.

Bien qu'il ne soit pas possible de traiter ici du transport de passagers, certaines questions spécifiques du contrat de passage doivent être développées, car l'organisateur de croisières maritimes peut, dans certaines hypothèses, être responsable dans les conditions et limites de la responsabilité d'un armateur ; quelles sont ces hypothèses ? La première est qu'il s'agisse de l'exécution du contrat de passage ; il faut alors délimiter la période d'exécution du contrat (Ch. 1, S. 2).

Il est une seconde hypothèse cumulative avec la première, qui est celle de la nature même du dommage.

L'organisateur n'est soumis au régime d'un transporteur maritime qu'à la condition que le dommage atteigne la personne du croisiériste (Ch. 2) ou ses bagages (Ch. 3, S. 1).

Le chapitre deuxième sera donc consacré à l'examen de la responsabilitée encourue par l'organisateur de croisières maritimes lorsqu'un dommage atteint le croisiériste dans sa personne pendant l'exécution du contrat de croisière maritime.

La loi utilise l'expression "accident corporel" qui est une notion que l'on peut préciser (S. 1).

Lorsqu'un accident corporel survient en cours d'exécution du contrat de passage, l'organisateur répond comme le ferait le transporteur ; c'est-à-dire que l'accident survenu en cours de transport maritime n'implique pas, *ipso facto*, la responsabilité du transporteur ; excepté le cas de sinistre majeur (S. 2), le transporteur maritime n'est responsable que de sa faute qu'il appartient à la victime de démontrer ; encore faut-il ajouter que le montant de la réparation est limité (S. 3).

Les bagages, quant à eux, sont soumis à un régime particulier ; la perte ou l'avarie n'entraîne la responsabilité du transporteur que si une faute est établie à son encontre (Ch. 3, S. 1).

Toutefois, l'exécution du contrat de passage peut être la cause de dommages qui ne concernent ni la personne ni les biens du croisiériste, mais qui atteignent des intérêts extra-patrimoniaux. Il a été dit, (supra 2ème partie) que le manquement aux obligations inscrites au titre de croisière impliquait la responsabilité de l'organisateur sauf s'il établissait qu'il s'agissait de l'exécution du contrat de passage.

Est-ce à dire que le transporteur en répond ? (S. 2).

CHAPITRE I

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

L'article 49 alinéa 2, dispose que l'organisateur de croisières maritimes sera, dans certaines circonstances déterminées, responsable "dans les conditions et limites des article 37 à 44".

Cette référence correspond, *grosso modo,* à la responsabilité du transporteur de personnes par mer qui, dans la loi de 1966, est traité en plusieurs chapitres du titre III. L'article 49 renvoie au chapitre 2 "Responsabilité du transporteur" (art. 36 à 42), et au chapitre 3 consacré aux "bagages" (art. 43 à 46).

La première remarque, purement exégétique, est que sont exclus, en vertu de l'alinéa second de l'article 49, l'article 36 dont les dispositions édictent des obligations propres à l'armateur en tant que transporteur de personnes, l'article 45 relatif au privilège du transporteur et enfin, l'article 46 qui concerne la prescription en matière de bagages.

L'étude exhaustive de la responsabilité dans les conditions et limites d'un transporteur de personnes par mer ressortit à celle du contrat de passage. On ne peut donc que renvoyer aux études concernant cette question.

Toutefois, étant donné que l'organisateur de croisières maritimes est responsable selon les articles 37 à 44, il est nécessaire d'en exposer le régime, fut-ce brièvement.

Le régime de responsabilité du transporteur de personnes par mer tel qu'il est instauré par la loi du 18 juin 1966 se différencie des régimes de responsabilité applicables aux transporteurs de personnes en général.

Les raisons et les particularités de ce régime feront l'objet d'une première section ; une deuxième sera consacrée à la délimitation spatio-temporelle du contrat de passage au sein du contrat de croisières maritimes.

SECTION 1

LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE PERSONNES PAR MER.

Le régime de responsabilité auquel est soumis le transporteur de passagers par mer est le résultat d'une évolution historique au cours de laquelle se sont affrontés intérêts et tendances divergentes.

11 - BREF APERCU DE L'HISTOIRE DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE PERSONNES.

Dans une première période, la doctrine et la jurisprudence sont indifférentes au problème ; puis les transports de personnes se multiplient, les litiges aussi.

Nos textes règlementaient surtout le transport de marchandises. L'article 1784 du code civil édicte une règle favorable à

l'expéditeur puisque les voituriers

> "sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues par cas fortuit ou force majeure".

On avait proposé d'étendre la règle au transport de personnes ; ainsi le transporteur eut-il été responsable du dommage causé aux voyageurs sauf le cas de force majeure. Mais la jurisprudence refuse d'appliquer ce texte en matière de transport de voyageurs.

Par un arrêt du 21 novembre 1911, la Cour de cassation donne naissance à l'obligation de sécurité et de résultat dans le contrat de transport de personnes.

En vertu du contrat de transport, le voyageur bénéficie donc d'une obligation de sécurité et de résultat. Mais s'il décède ses ayants droit peuvent-ils se prévaloir de cette obligation ?
La jurisprudence l'admet car le voyageur aurait stipulé tacitement au bénéfice de ses héritiers.

Les transporteurs inscrivent alors dans les contrats de transport des clauses limitatives de responsabilité. Le passager est protégé par l'obligation de sécurité, mais la réparation du préjudice est limitée.

Cette limite s'impose-t-elle aux héritiers ? Oui si leur action est contractuelle ; non si elle est délictuelle, car ils peuvent renoncer au bénéfice de la stipulation que leur auteur a tacitement effectuée en leur faveur.
Ainsi ce jeu d'actions, contractuelle et délictuelle, personnelle et héréditaire va-t-il aboutir en matière maritime à la jurisprudence dite LAMORICIERE-CHAMPOLION.

En matière terrestre, une obligation de sécurité et de résultat pèse sur le transporteur ; c'est une responsabilité de plein droit entrainant une réparation intégrale ; mais il est des considérations relatives au moyen de locomotion, au milieu dans lequel il se meut qui vont influer et infléchir ce système.
Ainsi la doctrine a dégagé, au fil des espèces, certaines tendances énoncées dans les décisions jurisprudentielles qui l'ont conduit à formuler divers principes.

> "La responsabilité d'un transporteur de personnes est fonction de la liberté de mouvement du voyageur pendant l'exécution du contrat. Celle-la est d'autant moins sévère que celle-ci est plus marquée. Cette "loi" qui n'est

"contrariée que pour des raisons de politique civile générale, explique aussi bien l'évolution que les diverses solutions du droit positif.
En fait tant que les transports étaient lents et que les voyageurs ne se confiaient pas à une machinerie compliquée, que leurs réactions personnelles comptaient pour leur sécurité plus que tout autre facteur, on n'éprouva pas le besoin d'une règle de sécurité sévère à l'égard des voituriers ; leur lourde responsabilité, sanction de l'obligation de sécurité de résultat qu'ils auraient contractés envers leurs co contractants n'apparaît qu'au début de ce siècle" (1).

Nous retrouvons la même idée chez MM. MARTY et RAYNAUD (2) :

"L'obligation de sécurité véritable, comportant garantie, n'est guère admise que dans les domaines où le client n'a point d'initiative à manifester, de coopération à fournir, mais où il se trouve en principe livré au technicien et à ses instruments. Telles sont du moins les directives qui paraissent se dégager de la jurisprudence récente".

MM. MAZEAUD en arrivent, pratiquement, au même résultat, bien que leur raisonnement soit légèrement différent ; ces auteurs pensent qu'en matière de responsabilité, il n'est ni possible ni opportun de demander à une personne d'obtenir un résultat si on sait qu'il n'est pas en son pouvoir de l'obtenir.
Cette considération est complémentaire de celle tirée de la liberté d'allure du passager.

12 - ESPRIT DES TEXTES EN MATIERE DE TRANSPORT NON TERRESTRE DE PERSONNES.

121 - Le transport aérien.

"Le passager d'avion dont les mouvements sont trés limités, en particulier au décollage et à l'atterrissage, et dont les réactions personnelles en cas d'accident sont pratiquement sans importance sur son sort, devrait être protégé par une responsabilité de plein droit, ou du moins par une présomption extrèmement sévère du transporteur. S'il n'en est rien, c'est parce que, dans un état de concurrence internationale très vive, aucune législation nationale n'a voulu entraver l'essor d'une industrie encore jeune par une

"règle trop lourde pour les compagnies aériennes. C'est une considération de politique civile qui explique que les compagnies aériennes soient traitées moins sévèrement que les compagnies de chemin de fer" (3).

A côté de la politique civile générale, deux autres arguments peuvent être avancés.

Le premier est celui des risques de l'air ; l'intention qui inspire la majorité des législations est d'

"établir au profit du transporteur par air un régime de responsabilité qui allège le fardeau des risques particuliers au milieu aérien, risques difficiles à prévoir et à surmonter, connus de tous..." (4).

Nous emprunterons encore le deuxième argument à M. le doyen CHAUVEAU. Le droit aérien est par essence fortement teinté d'internationalisme ; lors de l'élaboration de la Convention Internationale de Varsovie, il est évident que l'unanimité ne s'est pas faite immédiatement. Il a fallu trouver "un équilibre entre des thèses extrêmes et opposées qui s'affrontaient..." Selon les unes la responsabilité du transporteur aérien ne pouvait être engagée que par la démonstration d'une faute certaine, pour les autres la responsabilité était illimitée et de plein droit. La solution adoptée fut intermédiaire : responsabilité de plein droit -surtout depuis le protocole de La Haye- mais responsabilité limitée.

"La responsabilité de plein droit mais limitée est la pièce centrale du système" (5).

122 - Le transport maritime.

Dans le transport maritime nous retrouvons les éléments ci-dessus énumérés qui vont se combiner et s'influencer les uns les autres pour donner un système de responsabilité ayant sa physionomie propre.

- La liberté d'allure du passager.

Elle est particulièrement importante à bord d'un navire ; c'est l'un des modes de transport où elle est le plus large ; les passagers se déplacent, montent des escaliers, font du sport, etc. Il n'est ni possible ni opportun de demander au transporteur d'assumer une obligation de sécurité et de résultat car elle n'est pas en son pouvoir.

- La politique civile.

Charger le transporteur maritime d'une responsabilité illimitée lui interdit d'assurer ses risques. C'est la raison pour laquelle, pratiquement, toutes les législations connaissent une limitation de responsabilité.

- Les risques inhérents au milieu.

"On considère dans tous les pays du monde que les conditions et les risques du voyage en mer font que le régime de la responsabilité doit être moins rigoureux que celui qui est la règle pour les transports terrestres" (20).

"Or le fait essentiel est la Mer dont le droit terrestre ne se préoccupe pas ; et c'est la Mer qui commande le comportement des hommes et la législation convenable à ce comportement" (6).

- L'unification internationale des règles.

Le régime de responsabilité "doit être sensiblement le même que celui qui est en vigueur à l'étranger et dans les relations maritimes internationales" (20).

Or il existait, antérieurement à la législation interne de 1966, une Convention Internationale de Bruxelles que la France avait ratifiée. Le projet de loi de 1966 visait à introduire, en matière de contrat de passage, un système qui était directement inspiré de cette Convention.

123 - Les sources du droit.

Les sources du droit sont, en notre matière, internes et internationales.

En droit interne, la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 et le décret d'application n° 66-1078 du 31 décembre 1966.

En droit international, une loi interne du 23 décembre 1964 a autorisé la ratification de la Convention Internationale de Bruxelles du 29 avril 1961, publiée par le décret n° 65-533 du 1er juillet 1965.

De lege ferenda : la Convention Internationale de Bruxelles en date du 27 mai 1967 "pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passager par mer" n'a pas été, à ce jour, ratifiée par la France.

Un projet de convention internationale (projet de Stockholm 1969) visant à fondre les deux conventions internationales de Bruxelles 1961 et 1967, existe.

Les sources positives sont donc la loi de 1966 et la Convention Internationale de Bruxelles 1961.

13 - LE REGIME DE LA RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR DE PERSONNES PAR MER.

131 - Principe de la responsabilité.

Le transporteur est responsable de tout accident corporel survenu au passager en cours de transport lorsqu'une faute est établie à son encontre.

Le principe de la responsabilité du transporteur maritime est donc celui d'une responsabilité pour faute prouvée.

Cette faute est à établir par la victime ; cependant il est des circonstances qui rendent très probable la faute du transporteur ; le législateur a érigé ces présomptions de fait en présomptions de droit.

132 - Responsabilité pour faute à établir.

Selon l'article 37, l'accident corporel survenu en cours de contrat donne lieu à réparation, de la part du transporteur, s'il est établi soit qu'il a contrevenu aux obligations de l'article 36, soit qu'il a commis une faute.

1321 - Les obligations de l'article 36.

On pourrait scinder ces obligations en deux groupes : le premier concernerait les obligations du transporteur en tant qu'armateur au sens de la loi du 3 janvier 1969 ; le deuxième groupe d'obligations interesserait l'armateur, en tant que transporteur de personnes.

13211 - Les obligations de l'armateur.

En tant qu'exploitant le navire, l'armateur est tenu d'une part d'armer le navire -armer, équiper, approvisionner le navire pour le voyage considéré- et d'autre part de mettre le navire en état de navigabilité et de conserver cet état en cours de voyage. Cette obligation est plus stricte que celle qui pèse sur le fréteur ou le transporteur de marchandises.

Cela s'explique par des raisons de considération de la personne humaine.

13212 - Les obligations du transporteur de personnes.

On a dit dans l'introduction de ce chapitre qu'une obligation de sécurité et de résultat pesait sur le transporteur de personnes par terre.

> "On dit que le voiturier est tenu d'une *obligation contractuelle de sécurité* et qu'il s'agit d'une *obligation de résultat*" (7).

Le transporteur de personnes par mer, s'il est tenu d'une obligation de sécurité, n'est tenu que d'une obligation de moyen.

> "Le transporteur est tenu... de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers".

On peut noter qu'une obligation semblable pèse sur le transporteur international.

Que le transporteur soit ou non propriétaire du navire, il exercera ou veillera à ce que soit exercée une "diligence raisonnable /.../ pour assurer la sécurité des passagers..." article 3-1&2 de la CIB. 1961.

1322 - La faute du transporteur

On peut considérer que le manquement aux obligations mises à sa charge par la loi constitue une faute, *lato sensu*.

Cette faute, au sens large, peut donc être constituée soit par un défaut d'armement, soit par un défaut de diligence, une négligence.

133 - La présomption de faute.

L'accident corporel peut être causé par certains événements particulièrement importants et anormaux, événements tels que l'on considère, à priori, qu'ils proviennent d'une faute du transporteur. Ce sont le naufrage, l'abordage, l'échouement, l'explosion, l'incendie.

Ces "sinistres majeurs" n'impliquent pas une présomption de responsabilité, ou responsabilité de plein droit, mais une présomption de faute ; encore faut-il préciser qu'il ne s'agit que d'une présomption simple.

Lorsque le dommage est causé par un sinistre majeur, le transporteur est responsable, sauf s'il établit son absence de faute.

SECTION 2.

DELIMITATION DE LA PERIODE CONTRACTUELLE.

La première condition pour que l'organisateur de croisières maritimes soit responsable dans les conditions et limites des articles 37 à 44 est que le dommage provienne de l'exécution du contrat de transport maritime.

Mais ce contrat de transport par mer, comme tout contrat de transport, est un contrat à exécution successive ; en outre, entre la conclusion du contrat et son exécution, un laps de temps plus ou moins long peut s'écouler.

Il faut donc, afin de pouvoir engager la responsabilité du transporteur, déterminer avec précision la période contractuelle.

Le problème n'est pas spécifique du droit maritime.

21 - EN DROIT TERRESTRE.

La jurisprudence semble actuellement fixée dans le sens suivant :

> "Attendu que si l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination résultant de l'article 1147 du code civil cesse de s'appliquer lorsque le voyageur a achevé de descendre du véhicule, le transporteur reste alors tenu à son égard d'une obligation générale de prudence et diligence" (8).

Cette situation fut critiquée parce que trop compliquée, à une époque où elle n'était pas encore jurisprudence, mais simplement hypothèse de solution :

> "Compliquée, parce qu'elle conduirait à distinguer trois sortes de dommages dans les transports par chemin de fer : les accidents en cours de transport couverts par l'obligation de sécurité, les accidents de gare intérieure couverts par l'obligation contractuelle de prendre des mesures de sécurité et les accidents de gare extérieure soumis aux articles 1382 et suivants" (9).

22 - EN DROIT AERIEN.

L'article 17 de la CIV, dispose que le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessures ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

Lorsque l'accident se produit à bord, il n'y a pas, en règle générale, de difficulté ; il en va différemment lorsqu'il s'agit des opérations d'embarquement ou de débarquement ; le problème ici, est proche du droit maritime.

Les dispositions de la Convention Internationale de Varsovie ne s'appliquent pas aux accidents survenus durant la période pendant laquelle le voyageur est dans une gare aérienne.

Tout d'abord parce que le passager y jouit de son entière liberté d'allures ; ensuite

> "parce que, à la différence des gares ferroviaires ces bâtiments n'appartiennent pas au transporteur et ne sont pas exploités par lui" (10).

Sortie de la gare aérienne, la jurisprudence varie.

221 - Paris 28 juin 1963 (11).

Considérant que les voyageurs n'accèdent pas librement à l'aéronef, on avait proposé de faire débuter les opérations d'embarquement à l'instant où les passagers sont pris en charge par un préposé du transporteur.

> "L'obligation de sécurité doit donc commencer à partir du moment où les voyageurs pénètrent dans la zone où ils sont guidés vers l'appareil" (12).

Le contrat de transport aérien commencerait

> "au moment où les voyageurs sont pris en charge par le représentant du transporteur pour être conduits en groupe à l'appareil sous la direction de ce préposé et, en sens inverse, à destination, le contrat de transport prend fin à l'instant précis où les passagers sont libérés de la tutelle du représentant de la compagnie.
> Ainsi se trouvait enfin donnée une précision des plus heureuses que la doctrine demandait depuis longtemps" (13).

222 - Rouen 12 avril 1967 (14).

Les faits étaient les suivants : le parcours sur l'aire de trafic étant perturbé par des travaux, l'administration de l'aéroport avait fixé un itinéraire de remplacement.
Une hôtesse, se détournant de l'itinéraire ainsi fixé, emprunte avec un groupe de passagers, un raccourci par les jardins de la douane ; et c'est là que l'accident survint.

Ecartant la solution dégagée par la Cour de Paris, la Cour de cassation, et la Cour de renvoi, introduisent le système selon lequel le transporteur est responsable selon la Convention Internationale de Varsovie si le dommage est la conséquence d'un

risque de nature aérienne ; il est responsable selon le droit terrestre dans les autres cas.

Ainsi, sur l'aire de trafic, le risque est aérien et la Convention Internationale de Varsovie peut s'appliquer.
En revanche, dans les jardins de la douane, le risque n'est plus de nature aérienne ; c'est alors le droit terrestre qui doit s'appliquer : un contrat de transport terrestre ayant succédé au transport aérien (21).

23 - EN DROIT MARITIME.

L'article 37 de la loi de 1966 précise les circonstances spatio-temporelles dans lesquelles doit survenir l'accident corporel pour donner lieu à réparation dans les conditions et limites de la loi de 1966.

Les circonstances sont les suivantes :
Dans le temps, la période s'étend, chronologiquement, depuis le début des opérations d'embarquement, se poursuit en cours de voyage et s'achève à la fin des opérations de débarquement. Dans l'espace, ces opérations se déroulent à l'un quelconque des ports de départ, d'escale, de destination.

231 - Les textes.

Selon la loi de 1966 : "En cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement".

"En cours de voyage" ne semble pas poser de difficultés particulières dans la mesure où l'on considère que le voyage débute dès la fin des opérations d'embarquement et s'achève dès le début des opérations de débarquement.
Autrement dit, les périodes antérieures et postérieures au voyage, étant du domaine contractuel, il importe de délimiter avec précision, non le voyage, mais les opérations qui le précèdent et le suivent.

Selon la Convention Internationale de Bruxelles de 1961 : la période contractuelle se déroule "pendant que le passager est à bord" mais

"ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur".

"La formule /de la loi de 1966/ est meilleure que celle de la Convention /CIB 1961/ en ce qu'elle est plus synthétique et donne par là une solution plus complète ; elle englobe évidemment les cas où le transport se fait de la rade, ou du port au milieu duquel le navire a jeté l'ancre sans accoster, jusqu'au quai ou au rivage sans les sous-distinctions de la Convention /.../. Quant à la solution négative de la Convention, relative aux accidents survenus dans la gare maritime ou sur le quai, elle s'infère d'elle-même" (15).

232 - Jurisprudence.

On peut citer une espèce relative à la question de savoir si les opérations d'embarquement, au cours desquelles s'était produit le dommage, se situaient dans le champ contractuel.

Les faits peuvent être décrits brièvement. En 1967, à Lomé (Togo) l'embarquement des passagers se faisait en eau profonde, en raison de la présence d'une barre et de hauts-fonds :

Le *wharf* de la ville armait un *"boat"* qui menait les passagers au flanc du navire ; le personnel du bord descendait, au moyen d'un treuil, une nacelle métallique dans laquelle prenaient place six à sept passagers afin d'être hissés à bord ; l'opération se répétait tant qu'il y avait des passagers à bord du *boat* ; c'est dans ces circonstances, alors qu'il attendait dans le *boat*, qu'un passager fut heurté par la nacelle métallique malencontreusement arrêtée à hauteur d'homme : il devait en décéder.

La procédure se déroule en deux phases : la première devant le Tribunal de commerce, la seconde devant le Tribunal de Grande Instance (16).

2321 - Tribunal de commerce de Marseille.

Devant le Tribunal de commerce de Marseille, le transporteur soutint que l'accident s'était produit

"au cours du transport accessoirement effectué par le *wharf* de Lomé, avec son bâtiment et son personnel en exécution d'un contrat distinct et avant que ne commence le contrat de passage proprement dit".

Toutefois le Tribunal ne fit pas sienne l'argumentation de la compagnie. Il considéra que le prix acquitté par le passager comprenait celui de ce transport accessoire ; cela était établi "par les dépositions des témoins entendus et les pièces produites par les parties en cause..."

En conséquence, la responsabilité du transporteur maritime était engagée,

"tant par application des dispositions de l'article 37 de la loi du 18 juin 1966 que par celle de la Convention Internationale de Bruxelles".

"Tout ceci paraît sainement jugé et digne d'être signalé" (17).

2322 - Tribunal de Grande Instance de Marseille.

Il fut interjeté appel, devant la Cour d'Aix, du jugement du Tribunal de commerce.

L'arrêt, infirmatif, statua que l'accident était intervenu avant l'embarquement des passagers "au sens restrictif donné par la Convention de Bruxelles du 29 avril 1962 (sic)".

Les juges d'appel font remarquer en outre, qu'il est "vain et contradictoire" de la part du transporteur de prétendre d'une part que l'accident était survenu hors de la période contractuelle et, d'autre part, d'invoquer les dispositions de la loi de 1966 et de la Convention Internationale de Bruxelles de 1961.

Le second arrêt de la Cour d'Aix, 3 juillet 1973, sur appel du jugement du Tribunal de Grande Instance a statué dans le même sens que le premier, à savoir que l'accident était survenu hors du champ contractuel. Dans ces conditions

"nul obstacle n'existe plus à l'application en droit maritime, quelque soit son particularisme, de l'action délictuelle".

L'un des intérêts majeurs de l'application de l'action délictuelle est d'écarter la limitation du montant de la réparation édictée par l'article 40 de la loi maritime.

Ainsi, les ayants droit de la victime ont reçu le quintuple du maximum auquel ils pouvaient prétendre en vertu de la loi de 1966 ; le Tribunal de Grande Instance de Marseille a en effet condamné le transporteur à 410 000 frs de dommages-intérêts.

"Les héritiers ont ainsi perçu une indemnisation plus adéquate, estimons-nous, au préjudice subi" (18).

Nous l'estimons également, mais peut-être faut-il se demander si la solution ne serait pas plus conforme à l'équité qu'au droit.

En conclusion, l'organisateur de croisières maritimes sera tenu comme un transporteur de personnes par mer, à la condition que le dommage se soit produit pendant l'exécution du contrat de passage.

Hors du contrat de passage, le transporteur est un tiers à l'égard du passager.

Hors du contrat de passage, l'organisateur reste partie au contrat de croisière maritime qui est plus large que le contrat de transport ; toutefois la responsabilité de l'organisateur sera différente selon qu'il est tenu dans les conditions et limites de la loi de 1966, ou selon qu'il ne l'est pas.

En l'état actuel de la jurisprudence, il apparaît que la délimitation du champ contractuel soit appréciée de façon plutôt restrictive.

24 - LA PERIODE CONTRACTUELLE DANS LA CROISIERE MARITIME.

Dans l'hypothèse de l'affaire précédente, on peut se demander quelle eut-été la solution s'il s'était agi d'une croisière maritime.

En effet, le contrat de croisière englobe le contrat de passage ; il est plus large que celui-ci et la période contractuelle recouverte par la croisière maritime est supérieure à celle recouverte par le passage.

Dans l'affaire ci-dessus, la Cour d'Aix (16) a déclaré que la victime devait être considérée "comme un véritable tiers au contrat de transport". En notre matière, un "tiers" au contrat de passage peut cependant être partie au contrat de croisière. Il y a

donc plusieurs situations contractuelles différentes et par conséquent plusieurs règles de responsabilité, ce que l'on pourrait exprimer en "zones concentriques" : la plus étroite concerne l'exécution du contrat de passage, puis une autre zone contractuelle plus large : celle de la croisière ; enfin et au-delà, le croisiériste n'est qu'un tiers au contrat de croisière.

Quand débute et quand s'achève l'exécution du contrat de croisière maritime ? Cela dépend bien évidemment du contenu du contrat car les obligations assumées par l'organisateur peuvent se situer antérieurement à l'exécution du contrat de passage proprement dit. Par exemple, lorsque l'organisateur se charge d'effectuer le transport de croisiéristes, par autobus, depuis les locaux de l'agence jusqu'au paquebot, ce sont alors les règles propres au transport terrestre qui auraient à s'appliquer.

La jurisprudence s'est d'ailleurs prononcée sur cette question (19) dans une espèce où la perte des bagages du croisiériste avait eu lieu entre le navire et la gare :

> "L'entreprise qui organise une croisière et qui fait payer à ses clients un prix forfaitaire comprenant la traversée maritime, avec repas et pourboires à bord, le séjour à bord ainsi que la réception des passagers en gare de chemin de fer et leur transfert avec bagages à bord et vice-versa (frais de porteur inclus) assume une responsabilité plus étendue que celle d'un simple transporteur maritime de passagers.
> Il est en conséquence, responsable de la disparition des bagages d'un participant à la croisière au cours du transport du navire à la gare".

NOTES

1 - Le transport de personnes dans la jurisprudence. sous la direction du professeur M. ROTONDI.

2 - MARTY et RAYNAUD. droit civil T. 2 vol. 1 n° 470. p. 507, 508.

3 - RODIERE. traité T. 3 n° 1040. p. 266.

4 - CHAUVEAU. Le projet de loi sur la responsabilité du transport par air. D. 1955. chr. p. 81.

5 - CHAUVEAU. note sous Paris 25 juin 1965. D. 1966-II-408.

6 - CHAUVEAU. traité de droit maritime. p. 7.

7 - RODIERE. droit des transports. T. 3. fasc. 1. n° 10177. p. 45.

8 - Cass. 21 juillet 1970. D. 1970. ALADIN. JCP. 1970-II-16488.

9 - RODIERE. droit des transports. op. cit. n° 1219. p. 72.

10 - CHAUVEAU. note sous ROUEN 12 avril 1967. D. 1958. 2. 515.

11 - Paris 28 juin 1963. rev. frç. droit aér. 1963. 353.

12 - RODIERE. droit des transports. op. cit. n° 1215.

13 - CHAUVEAU. Note précitée. D. 1968. J. 517.

14 - Rouen 12 avril 1967. D. 1968. 515. CHAUVEAU.

15 - RODIERE. traité T. 3. n° 1049. p. 279.

16 - Trib. com. Marseille. 6 févr. 1970. droit maritime français 1970. p. 688.
Aix 16 mars 1971. infirmatif.
Trib. Grde Inst. Marseille 18 déc. 1972 dont appel :
Aix 4 juillet 1973. DMF. 1974. p. 24.

17 - CHAUVEAU. DMF. 1971. p. 7. n° 10 in basso.

18 - O. MAURIN. obs. sous Aix 3 juillet 1973.

19 - Trib. com. Paris 25 juillet 1968. droit maritime français 1969 p. 305.

20 - Travaux parlementaires. Rap. BAUDOIN. Séance du 27 avril 1966. loc. cit.

21 - Solution critiquée par CHAUVEAU en note cf. (14).

CHAPITRE II

RESPONSABILITE POUR DOMMAGES CAUSES A LA PERSONNE

Le principe de la responsabilité du transporteur de personnes parmer, énoncé au chapitre précédent, est celui d'une responsabilité pour faute à prouver. C'est au passager victime d'un dommage ou à ses ayants droit au cas de décès, qu'il appartient d'une part d'établir la réalité et l'étendue du préjudice et, d'autre part de démontrer la faute causale du transporteur.

Ce principe qui, d'une façon générale, joue aussi bien en matière de bagages qu'en matière de dommage corporel, reçoit cependant des adaptations en fonction de ses applications.

Ainsi, en matière d'accident corporel, qui est une notion à préciser (S. 1) les circonstances de la survenance de cet accident peuvent être telles que l'on présupposera une faute du transporteur. Ainsi en est-il au cas de sinistre majeur (S. 2).

Que la faute du transporteur soit présumée ou qu'elle doive être prouvée par le demandeur, la responsabilité du transporteur est, à priori, limitée et cette limitation sera examinée en dernier lieu (S. 3).

SECTION 1

L'ACCIDENT CORPOREL.

Faut-il opérer une distinction entre "l'accident corporel" de l'article 37 et "la mort ou les blessures" de l'article suivant ? Nous pensons que les deux expressions sont synonymes ; elles ne signifient rien d'autre que l'atteinte à l'intégrité de la personne du passager.

Cependant les interprétations varient au sujet de l'accident corporel ; il semblerait que "accident corporel" soit interprété comme signifiant dommage matériel, ce qui pose la question : quid du dommage moral ?

Pour certains auteurs :

> "seul le préjudice moral paraît ne pas entrer dans l'énumération des responsabilités ; mais il n'atteindra probablement jamais le chiffre maximum de cette limitation légale" (1).

A l'opposé se situe l'opinion jurisprudentielle :

> "Le préjudice moral n'est pas réparable puisqu'il n'est pas prévu par les articles 37 et suivants de la loi précitée /18 juin 1966/ et que, selon l'article 42 applicable en l'espèce au contrat de croisière maritime, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et les limites fixées par lesdits articles" (2).

L'accident corporel... donne lieu à réparation est une formule elliptique, qui, développée serait : le dommage résultant d'un accident corporel donne lieu à réparation.

Le texte de la Convention Internationale de Bruxelles, par exemple, est plus explicite :

> "Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou des lésions corporelles d'un passager..." art. 4-1.

Il convient de définir le préjudice moral (§ 11) et de considérer la position de la jurisprudence à l'égard de ce préjudice (§ 12) avant de conclure (§ 13).

11 - QU'EST-CE QU'UN PREJUDICE MORAL ?

> "Il convient de ne pas se laisser abuser par les adjectifs, fort mal choisis d'ailleurs, de 'moral' et de 'matériel'" (3).

La distinction entre préjudice matériel et préjudice moral recouvre celle, très générale, des droits patrimoniaux et des droits extra-patrimoniaux.

> "On entend par préjudice matériel celui qui se traduit par une perte évaluable pécuniairement /...7 et par préjudice moral celui qui ne se traduit point par une perte en argent parce qu'il porte atteinte à un droit extra-patrimonial" (4).

La difficulté, car difficulté il y a, vient du fait que fréquemment les deux catégories de préjudices émergent d'un même événement, voire sont confondus.

Le mélange d'éléments matériels et moraux se retrouve dans les atteintes à l'intégrité de la personne physique de l'homme. L'accident corporel entraîne

> "des frais médicaux, pharmaceutiques ou d'hospitalisation et cliniques, des frais de transport, des pertes de gains ou salaires durant l'indisponibilité temporaire, ou par l'effet de l'incapacité permanente partielle, ou totale de travail".

Ce sont là des dommages matériels.

> "Mais l'incapacité dont la victime est atteinte diminue ses possiblités de vie personnelle et de satisfactions extra-patrimoniales ; le dommage ici a un caractère moral" (5).

12 - LA JURISPRUDENCE RELATIVE AU PREJUDICE MORAL.

121 - Jurisprudence administrative.

La jurisprudence administrative est fixée depuis l'arrêt LETISSERAND :

> "Il n'est pas établi ni même allégué que le décès de X ait causé à Y un dommage matériel ou entraîné un trouble dans ses conditions d'existence, la douleur morale qui est résultée pour ce dernier de la disparition prématurée de son fils est par elle-même génératrice d'un dommage indemnisable" (6).

122 - Jurisprudence civile.

La Cour de cassation a adopté cette solution depuis plus d'un siècle.

> "La seule difficulté d'apprécier le *quantum* d'un dommage reconnu en principe"

ne permet pas de rejeter l'action de la victime.

En résumé,

"quoiqu'il en soit, la réparation du préjudice moral est acquise dans la doctrine du droit privé et devant la juridiction pénale ou civile, même s'il s'agit d'une responsabilité contractuelle" (7).

13 - CONCLUSION SUR L'ACCIDENT CORPOREL SELON L'ARTICLE 37.

Accident corporel ne doit pas être tenu pour synonyme de dommage matériel.

Accident corporel signifie, selon nous, qu'un événement dommageable atteint le passager dans sa personne ; cet événement est décrit par l'article 38 comme pouvant entraîner, "la mort ou des blessures". Il s'agit d'une atteinte à l'intégrité de la personne même du passager.

L'accident qui atteint le passager provoque un préjudice et c'est ce préjudice là qui donne lieu à réparation.

La loi précise la nature de l'atteinte dommageable, non la nature du dommage.

Une atteinte corporelle peut entraîner non seulement un préjudice matériel, mais encore un préjudice moral.

L'interprétation selon laquelle le préjudice moral n'étant pas prévu par le texte échapperait à la limitation de l'article 40 nous semble trop extensive. Un dommage, ou plus exactement le montant de la réparation d'un dommage, n'échappe à la limitation de l'article 40 qu'en raison du dol ou de la faute inexcusable du transporteur et non pas en raison de la nature du dommage ; ceci en matière de responsabilité dans le passage, bien entendu.

Inversement, il ne nous semble pas que le préjudice moral soit irréparable ; ainsi en est-il dans la mesure où il résulte d'un accident corporel.

Il faut préciser que ce n'est pas le bien jugé de la décision de la Cour d'Aix (précitée, 2) qu'il est dans notre intention de mettre en cause ; ce n'est que la formulation de principe de l'exclusion de la réparation du préjudice moral ; cette déclaration nous paraît trop restrictive.

Dans l'espèce dont il est question, les demandeurs réclamaient la réparation d'un préjudice moral causé par la cessation de la croisière par suite du naufrage du navire ; et la Cour d'Aix de déclarer :

"Le préjudice moral n'est pas réparable puisqu'il n'est pas prévu par les articles 37 et suivants...".

Ce que l'article 37 prévoit, c'est l'accident corporel, non le préjudice matériel.

Dans la mesure où le préjudice est la conséquence d'un accident corporel, on ne voit pas pourquoi seul le préjudice matériel serait indemnisable ; cela est contraire à la jurisprudence. En outre, le passager serait dans une situation assez défavorable dans la mesure où, non seulement la réparation de son préjudice serait limitée, mais de surcroît, seul le préjudice matériel serait pris en considération.

Que le préjudice moral qui ne résulte pas d'un accident corporel ne donne pas lieu à réparation est une question à laquelle la Cour d'Aix a fourni une réponse peut-être incontestable.

Mais c'est une question différente de celle de savoir s'il faut distinguer selon la nature du préjudice causé par un accident corporel. Il ne nous semble pas : *ubi lex non distinguit non debemus distinguere*.

SECTION 2

LE SINISTRE MAJEUR

La responsabilité du transporteur de personnes par mer est une responsabilité au sens classique, orthodoxe, du terme ; c'est une responsabilité à base de faute.

Selon les principes de la responsabilité, c'est à la victime à établir la faute prétendument commise par le transporteur. Mais une présomption vient seconder le passager dans certaines circonstances particulièrement graves.

On peut se poser la question de la nature de cette présomption, § 11, puis celle de sa justification, § 12, cela devrait permettre de conclure sur la notion de sinistre majeur § 13.

21 - NATURE DE LA PRESOMPTION DE L'ARTICLE 38.

"Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par [...] tout sinistre majeur..."

On pourrait songer que la présomption qui pèse sur le transporteur soit une présomption de responsabilité. Il n'en est rien.

Pour qualifier une présomption, il faut rechercher quel est le moyen libératoire :

En l'occurence, le transporteur pourra s'exonérer de sa responsabilité en établissant "que l'accident n'est imputable ni à sa faute, ni à celle de ses préposés".

Il s'agit donc d'une présomption de faute et d'une présomption simple.

Il en va de même dans la Convention Internationale de Bruxelles :

"La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire...".

22 - LA JUSTIFICATION DE LA PRESOMPTION.

La technique juridique de la présomption connaît deux sortes d'applications :

Sur le terrain de la preuve tout d'abord, où elle fonctionne comme un renversement de l'*onus probandi* ; en second lieu elle intervient en tant que "motif expliquant les solutions légales".

Dans ce dernier cas, elle ne se distingue pas de la règle de fond.

Les deux aspects se retrouvent dans la loi de 1966.

La règle de fond est confirmative de la "loi" énoncée par M. le doyen RODIERE :

"La responsabilité civile d'un transporteur de personnes est fonction de la liberté de mouvements du voyageur pendant l'exécution du contrat" (8).

Plus la liberté du voyageur est grande, moins sévère est la responsabilité.

Le passager maritime jouit de toute sa liberté de mouvements sur cette "ville flottante" qu'est le navire.

Lorsqu'un passager est blessé par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie, on présume que la cause du dommage ne lui est pas, à priori, imputable, mais qu'elle est probablement la conséquence d'une faute du transporteur.
On a défini le sinistre majeur comme étant

"celui qui, par les circonstances de sa survenance, exclu normalement l'idée d'une maladresse ou d'une prédisposition isolée d'un passager".

Inversement, lorsque le voyage se déroule dans des conditions normales et qu'un passager est blessé, on supposera que l'accident a été produit par son activité et favorisé par la liberté d'allures dont il jouit.
Mais il s'agit de probabilité, non de certitude ; il est donc raisonnable de permettre à celui contre qui joue cette probabilité de la détruire par la preuve contraire.

23 - LE SINISTRE MAJEUR.

L'assimilation a été faite entre sinistre majeur et accident collectif.
Nous pensons qu'il faut se garder de confondre l'effet et la cause.
C'est parce qu'il y a eu un sinistre majeur que la faute du transporteur est présumée.
La pluralité de victimes est une conséquence possible du sinistre majeur, non une cause.

En effet et d'une part, ce n'est pas parce qu'il y a plusieurs victimes que le sinistre est majeur ; d'autre part, le sinistre majeur n'implique pas nécessairement une pluralité de victimes.

231 - Sinistre majeur et absence d'accident collectif.

On peut envisager deux hypothèses dans lesquelles, bien qu'il y ait sinistre majeur, l'accident n'est pas collectif.

2311 - Sinistre majeur et absence de victimes.

Aix 14 nov. 1972 (2).

Le navire avait été l'objet d'un double sinistre majeur : un incendie puis un naufrage.
Selon l'analyse des faits, il n'y aurait eu à déplorer aucune victime, les passagers ayant été recueillis à bord de l'ANCERVILLE.

2312 - Sinistre majeur et victime unique.

Il est possible d'envisager qu'un sinistre majeur ne cause qu'une seule victime ; bien que non collectif le sinistre sera majeur.

> "Il y a lieu de faire jouer l'article 38 de la loi quand un seul passager a trouvé la mort ou a été blessé dans un incendie, un échouement ou tout autre accident général" (9).

232 - Accident collectif et absence de sinistre majeur.

La thèse de la synonymie entre sinistre majeur et accident collectif a été illustrée par l'exemple suivant :

> "Ainsi la rambarde d'une piscine cède, cinq victimes tombent à l'eau : entorses et bronchites : Sinistre majeur ? oui..." (10).

Deux passagers tombent à l'eau, dans l'exemple ci-dessus ; y a-t-il sinistre majeur ?
On l'a soutenu :

"Un accident est collectif [...] lorsque l'accident est susceptible de causer la mort ou des lésions à deux ou plusieurs passagers" (9).

Toutefois semblable position doit être critiquée.

"On a pensé qu'il s'agissait de tout accident grave et l'on a cité le cas d'une rambarde de piscine qui cèderait et entraînerait à l'eau plusieurs personnes. Telle n'est pas l'intention du rédacteur du texte qui a employé le mot au sens d'accident collectif intéressant tout le navire, ce qui ne veut pas dire entraînant des dommages corporels pour tous les passagers d'ailleurs" (11).

Le sinistre majeur est celui qui, avant d'atteindre les passagers, atteint le navire.
L'accident survenu aux passagers est la conséquence de l'accident survenu au navire.

Mais reprenons l'hypothèse de la rambarde. Le nombre de passagers n'est pas déterminant du sinistre majeur, et nous avons dit que les notions de majeur et de collectif ne coïncidaient pas. Le sinistre majeur doit être apprécié en fonction du navire.

Ainsi la rupture d'une rambarde peut-elle révéler une défectuosité du navire ou être l'indice d'un événement important atteignant le bâtiment. Il peut s'agir de la rupture d'une rambarde mais il peut s'agir également de l'effondrement d'un plafond ou d'un plancher ; il peut être question d'une voie d'eau ou d'une avarie quelconque atteignant le navire.

Il faut préciser : tout événement atteignant le navire ne constitue pas nécessairement, pensons-nous un sinistre majeur.
On peut utiliser deux arguments de texte.
Le sinistre majeur est énoncé comme complément d'une énumération et la conjonction disjonctive "ou" sert à unir des termes de nature comparable.
Majeur, qui est un adjectif utilisé au comparatif, signifie que le sinistre doit être l'un des plus grands, l'un des plus importants de ceux qui peuvent atteindre le navire, comme par exemple un naufrage, un échouement, une explosion, un incendie.
Il y a des degrés dans la gravité des accidents qui touchent un navire : est-il raisonnable de mettre sur un même plan la rupture d'une rambarde et le naufrage du navire ? Nous ne le pensons pas.

Il faut ajouter que si une personne est blessée au cours d'une croisière et que la cause de l'accident est précisément le fait que la rambarde de la piscine ait cédé, la faute de l'armateur sera aisément démontrée par l'anormalité de cet événement car, à priori, la fonction d'une rambarde est d'éviter que les passagers ne soient précipités dans la piscine.

Le recours au sinistre majeur et à la présomption de faute qu'il implique, comporte une extension exagérée de la notion de sinistre majeur qui doit rester un événement exceptionnel, tant dans sa constitution que dans son régime (la règle est la faute à établir, l'exception la présomption) ; au surplus, cette interprétation extensive n'est pas justifiée par l'intérêt qu'elle pourrait présenter dans l'engagement de la responsabilité du transporteur.

SECTION 3

LIMITATION DU MONTANT DE LA REPARATION.

31 - NATURE DE LA LIMITATION.

La limite de responsabilité instaurée par l'article 40 de la loi de 1966 est-elle un forfait ou un plafond ?

La Convention Internationale de Bruxelles de 1924 édictait déjà une limitation de responsabilité.

> "Il importe d'abord de préciser que cette disposition, la lecture du texte suffit à le prouver, ne participe pas à la nature d'une clause pénale. Le chiffre n'est pas un forfait, mais un maximum..." (12).

En droit aérien, il en est de même. C.I. Varsovie 1929.

"Il ne peut être sérieusement contesté que le chiffre fixé par la Convention ne constitue ni un forfait ni un minimum, mais au contraire un maximum, auquel la victime ne peut prétendre qu'en prouvant que son préjudice lui est au moins égal" (13).

De même en notre matière, la limitation prévue par l'article 40 est un maximum.

32 - INTERET DE LA LIMITATION.

L'intérêt premier d'une limitation de responsabilité est de permettre au transporteur, de chiffrer le montant maximum du risque couru par l'expédition maritime.
Ainsi l'assurabilité du navire devient possible.
En effet, aucun assureur, même en groupement, n'aurait couru le risque d'assurer un montant indéterminé qui, au cas de disparition corps et biens du navire, eut été énorme.

Si le principe d'une réparation illimitée avait été retenue, l'assurance du transporteur aurait été impossible ou les primes prohibitives, parce que trop élevées.

33 - LE MONTANT DE LA LIMITATION.

Le dommage causé à la personne ou aux biens du croisiériste ne peut donner lieu, normalement, qu'à une réparation limitée.
Normalement, car il est des circonstances dans lesquelles la victime pourra obtenir une indemnisation intégrale ; il s'agit de circonstances particulièrement graves : dol ou faute inexcusable du transporteur ; elles seront examinées plus loin (infra ch. 4).

Quel est le montant de la limitation ?
L'article 2 du décret du 27 mars 1967 fixe le montant maximum de la réparation pour dommage corporel, à 82.000 frs par passager.

On peut se demander quelle est la raison d'un tel chiffre.
Sans doute faut-il y voir la traduction en monnaie nationale, du montant établi par la Convention Internationale de Bruxelles, en son article 6, soit "250.000 francs-unité consistant en 65,5mmg d'or au titre de 900/00 de fin".

Il est des inconvénients à la fixation d'une somme en monnaie nationale ; c'est celui de la dépréciation monétaire ou d'une éventuelle dévaluation.

On peut mentionner qu'en 1966, lors des débats parlementaires, des divergences assez sensibles étaient apparues dans la conversion du montant fixé par la Convention Internationale.
Devant le Sénat, le rapporteur YVON prétendait que les 250.000 frs de la Convention équivalaient à 81.000 en monnaie nationale, tandis que son homologue devant l'Assemblée Nationale, le rapporteur BAUDOIN, convertissait la somme de 90.000 frs -soit une différence, à la même époque, d'environ 1/8, ce qui est important-.

Ainsi, selon que le transport est soumis à la loi de 1966 ou selon qu'il est soumis à la Convention Internationale de Bruxelles, le montant de la limitation est variable, et plus favorable au passager transporté à titre international.

En effet, le passager transporté, en vertu de la loi de 1966, ne peut obtenir que 82.000 frs, c'est-à-dire la même somme depuis dix ans malgré l'érosion monétaire.

La passager international obtiendra 250.000 Poincarré. On a vu qu'en 1966, la conversion de cette somme était fluctuante, et selon certains se serait écartée sensiblement du montant de la loi.
Mais au cours des années, la différence s'est accusée.
En 1970, par exemple, le tribunal de Grande Instance de Grenoble, convertissait 250.000 frs Poincarré en 92.000 frs "actuels".
Le décalage entre une référence monétaire considérée comme à peu près stable, et une monnaie nationale se creuse au cours des années. Qu'en est-il après dix ans ?

Non seulement le montant de la limitation est-il soumis, en l'absence de toute clause d'indexation, à une dépréciation constante mais encore est-il dénoncé comme insuffisant.

On pourra s'étonner du peu de ratifications apportées à la Convention Internationale de Bruxelles.

On a regretté que l'un des participants les plus importants, les USA, n'aient pas manifesté leur adhésion à la Convention.

Certains ont dénoncé la cause du peu de succés de ce texte, comme résidant dans l'insuffisance du montant de la réparation.

> "Le chiffre de 250.000 Frs est très insuffisant. Il explique pourquoi si peu de pays ont ratifié la Convention de 1961" (14).

Il est à remarquer, de *lege ferenda*, que le projet de Stockholm, (art. 7) a doublé le montant de la Convention de Bruxelles de 1961.

En droit interne, lors des débats parlementaires, cette insuffisance avait été dénoncée.

> "La Commission des Affaires Economiques souhaiterait que le décret qui sera pris en fonction de ce texte (art. 40) retienne un chiffre plus conforme au préjudice subi du fait de la mort d'un passager que celui qu'a retenu la Convention Internationale de Bruxelles". 26 mai 1966, Sénat.

On peut utiliser le système des USA à titre de suggestion.

Selon ce système, un montant global est fixé, variant selon la capacité du navire : un montant *per capita*.

Une limitation *per capita* est établie par tranche de passager :

$ 20.000 par couchette jusqu'à 500 couchettes
$ 15.000 par couchette pour chaque couchette supplémentaire jusqu'à 1000 couchettes, etc...

Ainsi, pour les 2.050 couchettes d'un navire comme le France, le transporteur devait-il offrir une garantie de $ 25.250.000.

Le montant global constitue une sorte de fonds de limitation, et détermine le montant maximum dans la limite duquel le transporteur peut être tenu et cela, quel que soit le nombre de victime.

Ce système permet, d'une part, de chiffrer les risques courus par l'expédition maritime, donc de rendre possible l'assurance, d'autre part de fournir aux victimes une réparation "plus conforme au préjudice subi".

Enfin, il existe une dernière possibilité permettant aux victimes éventuelles d'un accident corporel d'obtenir une réparation au-delà du montant fixé par le décret.

La loi de 1966 précise que ses dispositions ne peuvent être écartées au préjudice des passagers ; cela signifie qu'elles peuvent l'être à leur avantage et que les entreprises de transports maritimes peuvent fixer un montant de limitation supérieur à celui de la loi.

A noter qu'il est de pratique courante, en matière aérienne que le transporteur souscrive, gracieusement, une "assurance-vie" ou "assurance-accident" au bénéfice de ses passagers.

Mais cet usage ne s'est pas étendu au transport maritime.

> "En pratique, les compagnies de transport ne souscrivent pas de polices de ce genre /assurance-accident et assurance-vie/ à la différence de ce qui se fait en matière aérienne" (15).

On peut le déplorer, car, en présence de l'insuffisance unanimement dénoncée, et en raison de l'improbabilité d'une modification règlementaire de la limitation, la jurisprudence a tendance à rechercher des palliatifs.

Dans l'une des rares espèces de décès de passager au cours d'un voyage, sans doute la seule depuis la promulgation de la loi de 1966 et dans laquelle une faute du transporteur a été retenue, cette loi a été purement et simplement écartée au motif que l'accident s'était produit en dehors de la période contractuelle, donc que l'action délictuelle, entraînant une réparation illimitée, était recevable. (Cf. ch. précédent).

NOTES

1 - DU PONTAVICE. Droit et pratique des transports maritimes et affrètement. p. 12.

2 - Aix 14 novembre 1972. DMF. 1973.474.

3 - MAZEAUD & TUNC. traité n° 293. p. 393.

4 - MAZEAUD. leçons T. 2. n° 417. p. 341.
Cf. MARTY & RAYNAUD. droit civil. T. 2. Vol. 1. n° 381 p. 360.

5 - MARTY & RAYNAUD. Op. et loc. cit.

6 - C.E. 24 novembre 1961. D. 1962. J. 34. HEUMANN.

7 - MARTY & RAYNAUD. Op. cit. n° 382. p. 362.

8 - RODIERE. Traité T. 3. n° 1040. p. 264.

9 - Encyclopédie Dalloz. Droit com. T. 3. v° Transp. maritime n° 214.

10 - SOYER. Op. cit. DMF. p. 384. n° 141.

11 - RODIERE. Traité T.3. n° 1049. p. 279.

12 - CHAUVEAU. Traité de droit maritime 812.

13 - CHAUVEAU. Note sous cass. 3 déc. 1969. D. 1970.J.81.

14 - DU PONTAVICE. Droit et pratique des transports. p. 15.

15 - RODIERE. Traité T. 3. n° 1074. p. 299.

CHAPITRE III

LA RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR POUR DOMMAGES AUTRES QUE CEUX A LA PERSONNE.

Les dommages pouvant résulter du contrat de transport par mer sont de divers ordres. On a envisagé au chapitre précédent le dommage qui atteint le croisiériste dans sa personne même. Ici, il sera question des autres dommages :

Dommage matériel au cas de perte ou avarie aux bagages (S.1) dommage de nature différente à la fois matériel et moral, voire exclusivement moral, lorsque l'exécution du contrat n'entraine pas de lésion, mais lorsqu'il s'agit de l'inexécution de l'obligation de transport : inexécution partielle du déplacement soit dans le temps au cas de retard, soit dans l'espace au cas de modification de l'itinéraire ou d'interruption du voyage ; inexécution totale quand le voyage est annulé, quand le navire ne prend pas la mer (S. 2).

SECTION 1

RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR POUR DOMMAGE AUX BAGAGES.

Le transport des passagers par mer comporte non seulement le déplacement de la personne du passager, mais encore celui de certains biens que le passager emporte avec lui.

C'est ainsi que la Convention Internationale de Bruxelles de 1967 précise en son article premier litt. d.

"Bagages signifie tous objets ou véhicules transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passagers à l'exception :

1- d'objets ou de véhicules transportés sous l'emprise d'une charte-partie ou d'un connaissement.

2- d'objets ou de véhicules dont le transport est régi par la Convention Internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer.

3- d'animaux vivants".

En matière de croisière maritime, il en est de même : les bagages sont transportés non en vertu d'un contrat d'affrètement ou d'un contrat de transport de marchandises, mais en vertu d'un contrat de croisière.

Il faut distinguer pratiquement entre les diverses catégories de bagages : les bagages de cabine, les bagages et véhicules enregistrés, les dépôts, les animaux vivants.

Dans la mesure où les animaux vivants sont tolérés à bord, ils seront vraisemblablement soumis à des clauses contractuelles relatives à la responsabilité et à la réparation pour dommage comme y autorise l'article 30 de la loi.

Les bagages et véhicules enregistrés forment une catégorie de bagages probablement inexistante en matière de croisière maritime dans la mesure où, conformément à l'objet du contrat (supra 1ère partie, Ch. I), la croisière maritime n'est pas un transport mais une "promenade en mer".

Les bagages et véhicules de tourisme enregistrés sont inutiles dans le cadre d'une croisière ; il ne sera donc traité que des bagages de cabine et des dépôts.

11 - LES BAGAGES DE CABINE.

Selon la Convention Internationale de Bruxelles de 1967, les bagages de cabine sont ceux "que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine, ou sous sa garde".

La caractéristique de ce type de bagage est que le passager ne s'en dessaisit pas pendant le voyage ; cela ne signifie pas qu'il en conserve la garde en permanence ; ils peuvent être confiés à des manutentionnaires (transporteurs ou porteurs) ; mais en cours de voyage, ils sont sous la garde du voyageur ; leur régime de responsabilité sera donc différent de celui qui s'applique aux bagages qui sont confiés au transporteur.

La perte ou l'avarie des bagages de cabine ne prouve rien à priori contre le transporteur.

Il en irait différemment au cas de sinistre majeur, cas auquel on pourrait présumer la faute du transporteur ; c'est la règle de la Convention Internationale de Bruxelles de 1967 art. 4-5.

Cette distinction est "raisonnable, mais la loi française ne l'a pas retenue pour les bagages de cabine" (1).

Lorsque le passager prétend que le dommage occasionné à ses bagages est le fait du transporteur, il doit l'établir.

Il devra donc prouver d'une part l'existence et l'importance de la perte ou de l'avarie et d'autre part la faute causale du transporteur ou de ses préposés.

Le montant de la réparation est limité à 2000 frs. par passager.

12 - LES DEPOTS.

> "Toute limitation est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord" Article 44, alinéa 3.

La question a été soulevée de savoir si ce dépôt relevait du contrat de dépôt dans les termes du titre onzième du code civil :

> "Au cours des travaux préparatoires, l'opinion a été émise ... que par le dépôt aux mains du transporteur... non seulement la limitation de la responsabilité sautait, mais encore la responsabilité du transporteur était engagée comme peut être celle d'un hôtelier c'est à dire que le transporteur serait tenu s'il ne rapportait pas la preuve d'une force majeure" (2).

121 - Position de la doctrine.

1211 - Pour M. JC. SOYER op. et loc. cit.,

l'article 44 comporte trois propositions correspondant aux trois paragraphes de cet article :

1°- Le passager doit établir la faute du transporteur pour engager sa responsabilité.

2°- Le montant de la réparation est limité.

3°- La limitation est supprimée pour les dépôts.

La deuxième et la troisième proposition édictent des règles opposées s'annulant l'une l'autre concernant le montant de la réparation ; il n'en demeure pas moins que la première proposition reste applicable aux deux propositions suivantes, car elle n'a pas le même objet ; elle concerne, non pas le montant de la réparation, mais le régime de responsabilité qui doit s'appliquer, quelles que soient les règles d'indemnisation.

1212 - L'opinion de M. le doyen RODIERE est dans le même sens :

"... l'opinion pourrait se faire jour selon laquelle les objets précieux ainsi déposés échapperaient non seulement à la limitation de responsabilité posée par l'alinéa 2, mais encore aux conditions de responsabilités édictées par l'alinéa 1, ... cette interprétation serait éronnée".

Le transporteur

"est responsable des biens précieux déposés comme il l'est des bagages à main conservés comme bagages de cabine, si sa faute est établie" (3).

122 - Position différente.

On a fait référence à l'article 1952 du code civil et au dépôt nécessaire. Il nous semble que la situation de l'article 44 alinéa 3 est différente.

1221 - Sur le dépôt nécessaire.

- Article 1952 du code civil :

"Les aubergistes ou hôteliers sont responsables, comme dépositaires des effets apportés par le voyageur qui loge chez eux ; le dépôt de ces sortes d'effets doit être regardé comme un dépôt nécessaire".

Ce qui, en matière maritime, correspond aux "effets apportés par le voyageur", ce ne sont pas les objets déposés, mais les bagages de cabine.

- Les biens précieux déposés, visés à l'article 44 alinéa 3, ne relèvent pas d'un dépôt nécessaire, mais d'un dépôt volontaire.

- Monsieur RODIERE (4) propose de distinguer non par deux mais trois sortes de dépôts : volontaire, nécessaire et hôtelier.

1222 - Sur le dépôt volontaire.

Il nous semble que la situation est plus proche de ce genre de dépôt que d'un dépôt nécessaire, ou hôtelier.

Il se forme par tradition réelle et implique le consentement des parties.

Les biens précieux déposés "entre les mains" du capitaine ou du commissaire de bord constituent une tradition réelle et consensuelle. Cela nous semble correspondre au but de l'institution et être en harmonie avec l'économie générale de la loi.

12221 - Economie générale de la responsabilité en matière de bagages dans la loi de 1966.

Le régime est dualiste.

Il comporte d'une part une responsabilité pour faute à établir par le demandeur en matière de bagages de cabine et d'autre part une responsabilité plus lourde pour les bagages enregistrés ; le passager n'a pas à établir la faute du transporteur pour cette dernière catégorie de bagages.

On pourrait justifier ce système logiquement.

Le passager conserve auprès de lui ses bagages de cabine ; si le passager estime que la perte ou le dommage provient du fait du transporteur, il devra l'établir, et cette preuve lui sera facilitée par sa proximité avec ses bagages.

Inversement, si le passager remet au transporteur les bagages enregistrés, il s'en dessaisit. Le transporteur les prend en charge, il en répond. Si le passager devait prouver une faute contre le transporteur, cela lui serait rendu difficile car il ne connaît pas les circonstances du dommage.

Le passager ne conserve pas par devers lui les biens précieux qu'il possède ; il les confie au transporteur. Etablir une faute contre ce transporteur lui sera très difficile ; mieux vaut conserver l'exclusivité d'une faute à prouver pour les bagages dont le passager conserve la disposition, et rendre le transporteur responsable de la perte ou de l'avarie des biens que le passager lui confie.

12222 - But de l'institution.

Si certains biens sont remis au transporteur, c'est en raison de leur caractère précieux.

Pourquoi remettre des biens précieux entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord si ce n'est pour leur assurer une sécurité qu'ils n'auraient pas en étant conservés dans la cabine du passager ?

Il nous semble que c'est porter une sérieuse atteinte à cette sécurité que d'exiger du passager qu'il rapporte la faute du transporteur, ou de ses préposés, dans la conservation des biens précieux qu'il leur a remis.

Dire que la responsabilité du transporteur pour les objets déposés est une responsabilité d'ordre contractuel, ne nous semble pas suffisant ; il faut déterminer le contenu de l'obligation assumée par le transporteur au regard de ces objets.

Il nous semble que c'est une obligation de dépositaire tenu, sauf force majeure, de restituer les biens précieux dans l'état où ils lui ont été remis.

On peut considérer que c'est là une aggravation de la responsabilité du transporteur. La pratique a cependant conçu un palliatif ; c'est ce qu'il résulte de la jurisprudence.

123 - Jurisprudence.

Aix 14 novembre 1972 (5).

Au cours d'une croisière, certains participants déposèrent des devises dans un coffre mis à leur disposition par le transporteur. Le navire prit feu et sombra, les devises avec.

Le demandeur prétendît qu'il s'agissait là d'un dépôt d'objet précieux, non soumis à une quelconque limitation de responsabilité en vertu de 1'article 44 alinéa 3 de la loi de 1966.

Les juges du premier degré (tribunal de Commerce de Nice, 29 nov. 1971), ont statué

"que la perte des devises déposées dans le coffre n'ouvrait pas droit à réparation à défaut de récépissé de dépôt".

Sur appel, la Cour d'Aix a confirmé l'absence de dépôt (5).

"Il n'y a pas eu de dépôt des devises entre les mains du commissaire de bord ou du capitaine, mais location gratuite d'un coffre individuel"

auquel les demandeurs avaient libre accès.

SECTION 2

AUTRES DOMMAGES.

Dans quelle mesure le transporteur de personnes par mer peut-il être tenu du manquement aux obligations inscrites au titre de croisière et résultant de l'exécution du contrat de transport proprement dit ?

Il faut, auparavant, examiner la responsabilité du transporteur pour inexécution du contrat de passage ; les dispositions qui régissent cette question sont d'une part règlementaires et d'autre part, en vertu de l'article 61 du décret, supplétives de la volonté des parties.

21 - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR INEXECUTION TOTALE DU TRANSPORT.

Il y a inexécution totale du transport lorsque le navire ne prend pas la mer ; et le décret du 31 décembre 1966 distingue selon que la cause du non départ est ou n'est pas imputable au transporteur.

Qu'est-ce qu'un fait non imputable ?

> "Un fait n'est pas imputable au débiteur quand on a acquis la certitude que celui-ci n'a pas commis de faute et cette certitude est atteinte lorsque l'événement prouvé dans sa matérialité se révèle n'avoir été ni prévisible ni surmontable par le débiteur, car s'il l'avait été, il eut été en faute de ne l'avoir prévu, et de s'être néanmoins engagé ou de ne l'avoir pas évité".

Selon le décret du 31 décembre 1966, le non-départ du navire pour une cause qui n'est pas imputable au transporteur, entraine la résolution du contrat sans indemnité de part ni d'autre.

Dans l'hypothèse inverse, dans laquelle le transporteur ne parvient pas à démontrer que la cause du non-départ ne lui est pas imputable, le décret prévoit que le transporteur devra une indemnité fixée arbitrairement à la moitié du prix du passage.

Mais ces dispositions règlementaires ne sont pas impératives ; il est donc vraisemblable qu'elles seront modifiées conventionnellement

> "si, par suite des circonstances, les organisateurs se voient dans l'obligation d'annuler ou de modifier tout ou partie des engagements convenus, les passagers n'auront droit qu'au remboursement des sommes correspondant aux prestations non fournies (à l'exclusion de tous dommages-intérêts)".

22 - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR INEXECUTION PARTIELLE DU TRANSPORT.

Cette inexécution partielle peut résulter d'une modification de l'itinéraire et de l'horaire annoncés en considération desquels le passager a contracté. Lorsqu'une telle modification est "importante" l'article 70 du décret autorise le passager à demander la résolution du contrat et des dommages-intérêts le cas échéant, à la condition que le transporteur n'ait pas fait diligence.

La sanction prévue -la résolution du contrat- infère que les modifications sont intervenues antérieurement au départ. En effet y aurait-il eu un commencement d'exécution, il se serait alors agi de résiliation.

La résiliation est d'ailleurs envisagée à l'article suivant (art. 71 du décret), et le passager pourra l'obtenir si le voyage est interrompu, et à la condition d'une part que l'interruption soit "prolongée", d'autre part qu'elle soit imputable au transporteur.

Il faut ajouter que le transporteur a la possibilité d'exécuter son obligation de transport par substitution.

Le retard constitue également une inexécution partielle du contrat de transport, dans le temps.

Ce n'est pas le décret mais la loi elle-même qui envisage le retard en son article 39.

> "Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 36 ou à la faute commerciale de ses préposés".

Le retard n'entraine pas *ipso facto* la responsabilité du transporteur ; encore faut-il que le passager établisse l'existence et l'importance du dommage qui, pour lui, résulte du retard ; il est nécessaire qu'il prouve de surcroît la faute du transporteur, contravention à l'article 36 ou faute commerciale des préposés.

23 - RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR POUR INEXECUTION DES OBLIGATIONS INSCRITES AU TITRE DE CROISIERE.

L'organisateur de croisières maritimes est responsable du "manquement" aux obligations inscrites au titre de croisière. Nous avons vu que ce manquement (6) pouvait être la conséquence des agissements soit de l'organisateur, soit d'un prestataire de services, et que dans les deux cas l'article 48 de la loi permettait au croisiériste d'engager la "responsabilité" de l'organisateur.

Cependant, il est un prestataire dont l'organisateur ne répond pas : le transporteur maritime.

Ainsi l'organisateur s'exonère-t-il s'il parvient à démontrer que l'obligation promise au titre de croisière n'a pu être fournie du fait de l'exécution du contrat de passage.

> "Alors, le transporteur maritime peut seul être assigné utilement par le demandeur" (7).

Quelle est alors la responsabilité du transporteur ?

Le transporteur maritime peut-il être déclaré responsable de l'inexécution d'une obligation inscrite au titre de croisière ? Ce n'est pas le transporteur qui s'est engagé à fournir les diverses obligations composant la croisière maritime ; il n'assume, en tant que tel, qu'une obligation de transport :

> "par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini un passager..."

On a fait remarquer que cette obligation de transport, en matière maritime, n'était pas de la nature d'une obligation de résultat.

D'une part les circonstances peuvent être telles qu'il est impossible au transporteur de remplir son obligation.

D'autre part,

> "il est couramment stipulé que le navire pourra faire toutes escales, même rétrogrades et que le transporteur n'est pas responsable des retards ; qu'en cas de besoin, les passagers seront transbordés sur d'autres navires de la compagnie ou d'un autre armateur.
> Ces clauses sont valables" (8).

Ainsi l'article 48 s'éclaire-t-il de la façon suivante :

Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière maritime n'a pas pour origine l'exécution du transport par mer : l'organisateur en répond, que le manquement provienne de son fait, ou du fait d'un prestataire de services.

Lorsque le manquement a pour cause l'exécution du transport paritime, l'organisateur n'est pas susceptible d'être responsable ; seul le transporteur peut être recherché en responsabilité. Mais rien n'est moins certain que sa condamnation. VG l'affaire précitée du FULVIA (5).

Une croisière avait été interrompue par suite du naufrage du navire transportant les croisiéristes ; cette interruption définitive de la croisière était la cause d'un manquement aux obligations inscrites au titre de croisière.

L'organisateur ne pouvait être responsable car il s'agissait de l'exécution du transport proprement dit.

L'interruption de la croisière maritime causait aux participants un préjudice essentiellement moral, que nous avons dénommé le "*ludus*" *cessans*. Il est constitué par un désagrément, une déception.

Ce préjudice moral

> "n'est pas réparable puisqu'il n'est pas prévu par les articles 37 et suivants de la loi précitée [1966] et que, selon l'article 42 applicable en l'espèce au contrat de croisière maritime, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites fixées par les dits articles" (5).

Le service promis n'ayant pas été exécuté, la seule action autorisée est une action en paiement de l'indu, non une action en responsabilité.

NOTES

1 - RODIERE. Traité T. 3. n° 1079. p. 307.

2 - SOYER. Op. cit. DMF. 1967. p. 389. n° 151.

3 - RODIERE. Traité T. 3. n° 1087. p. 314-315.

4 - RODIERE. La notion de dépôt nécessaire. D. 1951. Ch. 123.

5 - Aix. 12 nov. 1972. DMF. 1973. p. 474.

6 - Supra 2ème partie.

7 - RODIERE. Traité T. 3. n° 1112. p. 338.

8 - RODIERE. Op. et loc. cit. n° 1029. p. 253.

CHAPITRE IV

EXERCICE DE L'ACTION

Le présent chapitre est consacré aux diverses questions concernant l'exercice des actions nées du contrat de croisière maritime, que ces actions soient des actions en responsabilité ou qu'elles ne le soient pas.

Une remarque liminaire doit être faite, concernant l'action en responsabilité dans les conditions et limites de la responsabilité du transporteur maritime.

L'article 42 de la loi de 1966 dispose :

> "toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre."

On trouve une disposition analogue dans la Convention Internationale de Bruxelles de 1961 (article 10), dans la loi du

2 mars 1957 (article 2) et dans la Convention Internationale de Varsovie du 12 octobre 1929 (article 24).

Une telle constance ne laisse pas de surprendre ; quelle est la raison d'être de l'article 42 de la loi de 1966 ?

Le texte de l'article 10 de la Convention Internationale de Bruxelles, on peut le mentionner,

> "a été écrit à la demande des armateurs français désireux d'échapper à la jurisprudence LAMORICIERE-CHAMPOLION".
>
> "Il est pénible de constater, mais on doit reconnaître que les solutions de nos arrêts LAMORICIERE-CHAMPOLION-VIZIOZ et autres sont ainsi mis au ban du droit commun international, de ce qui constitue l'effort de la conscience internationale pour dégager les règles qui tiennent compte des divers intérêts en présence" (1).

Le but de l'article 42 de la loi de 1966 n'est pas différent de celui de l'article 10 CIB.

Il devrait

> "mettre un terme aux acrobaties juridiques fondées sur les distinctions entre les actions personnelles ou héréditaires, et les actions contractuelles ou délictuelles. Elles seront désormais toutes coulées dans un même moule quel que soit leur fondement, si du moins la jurisprudence accepte de s'incliner" (2).

En effet,

> "la mauvaise volonté de la jurisprudence à appliquer une disposition semblable dans le domaine des transports aériens, découvrira peut être des échappatoires au texte" (3).

La jurisprudence maritime a, jusqu'à ce jour, appliqué l'article 42 avec une certaine rigueur (4).

Mais toutes les actions nées des contrats de croisière maritime ne sont pas des actions en responsabilité dans les conditions et limites de la loi maritime, conditions et limites qui peuvent être exclues dans certains cas (Section 3).

Auparavant il faut déterminer le tribunal compétent (section 1) et le délai d'exercice de l'action (section 2).

SECTION 1

COMPETENCES

"Pour savoir si, à l'égard d'un procès déterminé, tel tribunal est compétent, c'est-à-dire a reçu de la loi l'aptitude à instruire et à juger le procès, il faut se placer successivement à deux points de vue :

1°- Au point de vue de la compétence d'attribution *(ratione materiae)*

2°- Au point de vue de la compétence territoriale *(ratione personae)*" (5).

11 - COMPETENCE *RATIONE MATERIAE*.

Les règles de compétences d'attribution déterminent l'ordre, le degré et la nature de la juridiction à saisir.

111 - Ordre de juridiction.

1111 - Compétences judiciaires et compétences administratives.

La répartition de ces compétences "suit la ligne de partage entre contrats de droit privé et contrats administratifs" (6).

La question a pu se poser lorsque le navire était exploité par l'Etat.

"La compétence des tribunaux judiciaires sur les actions en responsabilité intentées contre l'Etat exploitant des navires de commerce affrétés par lui [...] a été affirmée par une jurisprudence constante" (7).

1112 - Compétence des juridiction judiciaires et des juridictions répressives.

L'action civile dirigée contre l'organisateur est-elle recevable dans le cadre de la loi de 1966 ?

Il est à noter que si l'organisateur de croisières maritimes est, en vertu de l'article 49 de la loi, "personnellement responsable" des dommages survenus aux passagers, cette règle est exorbitante du droit commun ; on l'a dit : c'est une mesure de politique civile.

L'organisateur, sauf le cas où il exécute la prestation, n'a aucun lien avec le prestataire de services. Il n'y a aucun lien de commettant à préposé.

Lorsque l'organisateur est lui même prestataire de services peut-il être recherché en responsabilité en vertu du contrat de croisière ?

L'action civile est-elle recevable dans le cadre de la loi de 1966 ?

L'article 42 de la loi en effet dispose que

"toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites" qu'elle édicte.

La question s'était posée en droit aérien, puisque la loi de 1957 et la Convention Internationale de Varsovie contiennent une disposition analogue.

La position de la jurisprudence a considérablement évolué sur cette question, qui n'est d'ailleurs pas définitivement tranchée, puisqu'un désaccord apparaît entre la position de la Chambre civile et celle de la Chambre criminelle ;

"on se trouve dans l'attente d'un arrêt de l'assemblée plénière" (38).

D'un arrêt du 9 janvier 1975

"ajouté à celui du 3 décembre 1969 qu'il complète dans un domaine nouveau, il [...] résulte que les tribunaux répressifs sont dans tous les cas incompétents pour connaître des actions en dommages-intérêts introduites par des passagers ou leurs ayants droit contre le transporteur aérien, que celui-ci soit pris comme civilement responsable d'un préposé ou comme responsable pénalement à titre personnel" (38).

Dans l'arrêt du 3 décembre 1969, c'était en qualité de civilement responsable de son préposé que le transporteur était recherché. La Chambre criminelle avait statué qu'

"est exclu pour les victimes d'un accident d'aéronef le recours aux tribunaux répressifs français en vue d'obtenir du transporteur la réparation du préjudice dont elles ont souffert" (39).

La loi de 1966, article 42, édicte une disposition dont le but est identique à celui des textes aériens. Selon la jurisprudence de la Chambre criminelle, il faut opérer une distinction entre la constitution de partie civile, qui est recevable, et l'action en dommages-intérêts.

Les juridictions répressives sont incompétentes, *ratione materiae*, pour connaître de cette action qui est une "action spéciale" dans le cadre du droit aérien, action qui se différencie de l'action de droit commun, en ce que le montant de la réparation est limité.

"La faute qui peut justifier une condamnation est indépendante de toute infraction pénale, et n'est pas nécessairement personnelle au responsable" (38).

Enfin les délais d'exercice de cette action sont différents de ceux du code de procédure pénale.

En matière de transport maritime, ces particularités se retrouvent : on est, dans ce domaine également en présence d'une "action spéciale" dont les juridictions répressives sont incompétentes à connaître.

112 - Nature de la juridiction.
(compétence civile et compétence commerciale).

Le contrat de croisière maritime est un contrat commercial. pour l'organisateur.

La question du caractère commercial du contrat pouvait se poser en matière de passage.

Il est, en effet, plausible qu'un commerçant, pour les besoins de son commerce, se déplace par mer.

Mais la croisière maritime relève du loisir, non du négoce.

Est-il envisageable qu'un commerçant participe à une croisière maritime, en qualité de croisiériste, pour les besoins de son commerce ?

On peut, à titre purement hypothètique, l'admettre ; dans ce cas, le contrat de croisière aurait un caractère commercial.

Mais, dans l'immense majorité des cas, la croisière maritime sera un acte mixte, commercial pour l'organisateur, civil pour le croisiériste.

En conséquence, le croisiériste aura la faculté d'opter entre la juridiction civile et la juridiction consulaire (8).

La juridiction civile est toujours compétente pour connaître d'une action intentée dans le cadre du contrat de croisière maritime.

Le Tribunal de Grande Instance a plénitude de juridiction ; la compétence du Tribunal d'Instance est fonction du montant de la demande.

Mais le croisiériste peut-il renoncer, *ante litem natam* , à sa faculté d'option ?

Les clauses de prorogation de compétence sont-elles valables en matière de croisières maritimes ?

1121 - Les clauses de prorogation de compétence.

La clause de prorogation de compétence est la clause par laquelle les parties s'accordent, avant tout litige, de porter leurs différends devant une catégorie définie de juridiction étatique.

Cette clause, à la différence de la clause d'attribution de compétence, concerne la compétence matérielle.

Il faut distinguer, en matière de clause de prorogation de la compétence du tribunal de commerce, selon que le demandeur est le commerçant ou non.

11211 - Le demandeur est le croisiériste.

"S'il s'agit d'un litige dans lequel la partie qui a fait l'acte civil est demanderesse, la clause attribuant compétence au tribunal de commerce doit être tenue pour valable" (9).

"La clause attribuant compétence au tribunal de commerce s'analyse alors en une renonciation à la faculté d'option entre la juridiction civile et la juridiction commerciale, qui appartient on le sait au demandeur civil, encore que cette renonciation, du fait qu'elle est exercée avant la naissance du procès, puisse ne pas être sans danger pour son auteur" (10).

11212 - Le demandeur est le commerçant.

Il est généralement admis que, lorsque la clause de prorogation de compétence du tribunal de commerce est invoquée par le demandeur, commerçant, cette clause est nulle (11).

"On retrouve ici la règle selon laquelle l'incompétence du tribunal de commerce étant absolue et d'ordre public en matière civile, aucune prorogation de sa juridiction n'est possible" (10).

Cependant, la notion d'ordre public en matière de compétence matérielle est difficile à préciser. Il semble qu'elle puisse être appréciée de façon différente selon les juridictions :
C'est ainsi que la compétence du tribunal de commerce est assez souple

"puisque par le jeu de l'article 631, 3° du code de commerce, et de la théorie des actes mixtes, elle peut s'étendre à toute personne et non pas seulement aux commerçants. La jurisprudence est allée assez loin dans ce sens puisqu' elle a admis qu'à propos d'un acte mixte que la partie non commerçante pouvait accepter valablement d'être assignée devant la juridiction consulaire. (civ. 2ème sect. civ. 3 oct. 1958. gaz. pal. 1958. 2. 281)" (12).

Cette solution a reçu l'approbation de certains auteurs.

"Dès lors qu'on reconnaît dans un cas /hypothèse où le non commerçant est demandeur/ la validité de la saisine de la juridiction consulaire, c'est admettre que celle-ci a l'aptitude légale à connaître du litige. Comment ne pourrait-elle dans ces conditions acquérir compétence par la convention des parties ?" (13).

1122 - Prorogation tacite de la compétence du tribunal consulaire.

L'incompétence à raison de la matière ne peut être prononcée d'office, selon l'article 171 c. proc. civ., que "dans les instances où les règles de compétence sont d'ordre public".

Ce qui signifie, *a contrario*, que les parties peuvent déroger aux règles de compétences qui ne sont pas d'ordre public.

Selon la Cour de Rouen 6 janvier 1961 (14), seules doivent être considérées comme d'ordre public les règles de compétence dont l'inobservation constitueront la violation d'un principe supérieur ou d'une règle légale essentielle.

113 - La clause compromissoire.

C'est la convention par laquelle les parties, *ante litem natam*, s'engagent à soumettre les différends qui viendraient à s'élever entre eux, au ministère d'arbitre.

La clause compromissoire ne doit pas être confondue avec le compromis, qui est la convention par laquelle les parties, *post litem natam* et dans la volonté d'échapper aux juridictions constituées, conviennent de recourir au ministère d'arbitre.

La Cour de Cassation s'est prononcée contre la validité des clauses compromissoires, aux motifs que l'article 1006 c. proc. civ exigeait la désignation de l'objet du litige et que, étant antérieur précisément à tout litige, la clause ne pouvait remplir

l'exigence de l'article 1006 c. proc. civ. (15).

Cette jurisprudence fut critiquée par la doctrine ; elle résultait de la confusion entre clause compromissoire et compromis.

Un arrêt de la Cour de Paris (19 décembre 1957.D.1958-230 note BREDIN) déclara que la nullité des clauses compromissoires n'était pas d'ordre public.

En outre ces clauses pourraient être valables par application d'une loi étrangère qui en admettrait la validité (par exemple loi italienne ou belge) si cette loi est la loi d'autonomie (16).

Par une loi du 31 décembre 1925, la clause compromissoire fut déclarée valable en matière commerciale. Article 631 cod. com. *in fine*. C'est l'adoption du protocole de Genève du 24 septembre 1923.

En matière maritime, l'article 9 de la CIB. de 1965 déclare nulle et non avenue toute spéculation contractuelle

> "qui prévoierait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé".

C'est donc la condamnation de la clause compromissoire et de la clause qui déterminerait le tribunal compétent.

Qu'en est-il selon la loi de 1966 ?

Il est de jurisprudence constante que, en matière d'acte mixte, la partie non commerçante ne puisse se voir opposer une clause compromissoire à l'appui d'une exception d'incompétence soulevée par la partie commerçante devant le juge étatique (17).

Cette nullité peut-elle être invoquée par le commerçant qui l'a souscrite, en matière d'acte mixte bien sûr ? La Cour de Cassation l'a admis (18).
Mais il s'agit plus d'un arrêt d'espèce que d'un arrêt de principe.

Toutefois la Cour Suprême a autorisé le commerçant à invoquer valablement la nullité de la clause compromissoire ; ce n'est pas en vertu de la nature, absolue ou relative, de la clause (absolue en l'espèce) mais pour d'autres motifs.

La loi du 31 décembre 1925 n'a apporté de dérogation au principe de la nullité des clauses compromissoires (cité plus haut) que pour trois catégories de contestations énumérées à l'article 631 du code de commerce.

En l'espèce l'objet du litige n'entrait pas dans l'énumération de l'aticle 631 du code de commerce.

La Cour de Cassation ne s'est donc pas prononcée sur la nature de la nullité de la clause compromissoire.

Il faut donc admettre, avec la Cour de Paris, qu'elle n'est pas d'ordre public ; elle peut être couverte par participation, sans réserve, des parties (19).

12 - COMPETENCE *RATIONE LOCI*.

121 - Compétence de droit commun.

En matière civile le principe est : *actor sequitur forme rei*.

Les organisateurs de croisières maritimes étant généralement des personnes morales, ils seront assignés au lieu de leur siège social.

Il sera possible alors de faire jouer ce que l'on nomme traditionnellement la jurisprudence des gares principales (20).

> "Cette jurisprudence aboutit au résultat suivant, c'est qu'aujourd'hui, lorsqu'on a à plaider contre une de ces grandes sociétés, on peut assigner devant tout tribunal dans le ressort duquel se trouve une succursale de cette société ou une gare principale de la compagnie" (21).

> "Il y aura établissement principal, succursale ou gare, toutes les fois que dans cet établissement la société aura placé un agent supérieur qui la représente, qui peut contracter en son nom avec des tiers et l'engager" (22).

Ainsi, selon le droit commun, le demandeur devra saisir le tribunal dans le ressort duquel le défendeur a son domicile et, s'il s'agit d'une personne morale, le lieu de son principal établissement ou celui d'une succursale.

122 - Le droit maritime.

L'organisateur de croisières maritimes peut être tenu dans les conditions et limites de la responsabilité d'un transporteur de personnes par mer : l'article 73 du décret fait référence à l'article 54 de ce même décret (31 décembre 1966) :

article 54 :

> "les actions nées du contrat de transport de marchandises sont portées devant les juridictions compétentes selon les règles de droit commun.
> Elles peuvent en outre être portées devant le tribunal du port de chargement ou devant le tribunal du port de déchargement s'il est situé sur le territoire de la République Française".

L'article 73 du décret élargit la compétence territoriale en déclarant compétent, outre les juridictions qui le sont en vertu du droit commun, le tribunal du port d'embarquement et le tribunal du port de débarquement.

Clauses attributives de compétence.

La clause attributive de compétence est la clause par laquelle les parties s'accordent, avant tout litige, de porter leur différend devant une juridiction déterminée (*ratione loci*).

Ces clauses

> "sont fréquentes en pratique, par exemple /...7 dans le billet de passage (cass. civ. 8 mai 1907.S.1909.1486. cass. civ. 21 nov. 1911. S. 1912.I.73.Lyon-Caen).
> Considérées comme faisant partie intégrante du contrat lui-même dont les conditions sont sensées avoir été convenues, sinon débattues (contrat d'adhésion) entre les parties et donc acceptées par l'une et l'autre, elles emportent incontestablement attribution conventionnelle de compétence qui est valable, sous réserve qu'elles ne contreviennent pas à une règle spécifique du droit judiciaire privé... " (23).

Ces clauses sont considérées comme valables en matière de contrat de passage (59).

SECTION 2

DELAIS

21 - LES DELAIS D'EXERCICE DES ACTIONS NEES DE LA CROISIERE MARITIME.

Le chapitre de la loi de 1966 consacré aux "organisateurs de croisières maritimes" ne contient aucune disposition particulière sur cette question.

L'article 49 de la loi renvoie, pour les dommages causés au passager ou à ses bagages, aux conditions et limites des articles 37 à 44. Il faut alors distinguer l'action intentée dans ces conditions et limites, et les autres actions.

211 - Les actions intentées en vertu du renvoi aux articles 37 à 44.

En vertu de ce renvoi, l'organisateur est tenu comme un transporteur de personnes par mer.

L'article 41, au chapitre de la "responsabilité du transporteur", stipule :

"l'action en responsabilité se prescrit par deux ans".

La prescription en matière de dommage causé à la personne du croisiériste est donc une prescription biénnale. La nature et la computation de ce délai seront examinées plus loin (infra § 22).

Il faut ajouter que l'action en responsabilité pour dommage causé par le retard et aux conditions fixées par l'article 39, se prescrit également par deux ans ; mais les actions autres que celles en responsabilité ne sont pas prévues par le texte (24).

212 - Autres actions.

La première remarque est purement exégétique : l'article 49 renvoie aux articles 37 à 44 ; est donc exclu l'article 46 :

"les actions nées à l'occasion du contrat de transport de bagages se prescrivent par un an".

Quel est alors le délai de prescription en matière de bagages ?

On peut généraliser cette question à toutes les actions nées du contrat de croisière maritime, hormis le cas d'accident corporel causé par l'exécution du contrat de transport par mer.

"Quel est le délai de prescription ? la loi est muette et c'est un tort /...7.
La trop longue prescription trentenaire paraît inévitable ..." (25).

Il est à signaler, en matière de bagages, que selon l'opinion de M. le doyen RODIERE -op. et loc. cit.-

"Les termes très généraux de l'article 46 'suffiraient' à justifier directement l'application de ce texte à la responsabilité des organisateurs de croisières".

Dans la mesure où l'interprétation extensive de l'article 49 est adoptée (cf. supra ch. III), les délais de prescription des actions intentées contre l'organisateur sont ceux en vigueur dans le droit applicable à la prestation de service litigieuse.

22 - NATURE ET COMPUTATION DU DELAI DE L'ARTICLE 41 DE LA LOI.

Le décret d'application, en ses dispositions impératives (ch. II), fixe le mode de computation du délai de l'article 41 de la loi.

Le point de départ de ce délai est le "jour où le passager a débarqué ou aurait dû le faire".

On peut noter qu'en matière internationale, l'article 11-1 de la Convention Internationale de Bruxelles de 1961 prévoit une présomption simple de débarquement du passager sain et sauf ; le passager, afin d'éviter l'effet de cette présomption, doit adresser au transporteur des protestations écrites dans les quinze jours du débarquement ; toutefois, s'il ne se conforme pas à cette formalité, il peut néanmoins faire tomber la présomption en rapportant la preuve contraire. (26)

Cette présomption n'existe pas dans la loi interne.

Le délai de deux ans peut se combiner avec un autre délai :

"En cas de décès du passager postérieur au débarquement, le délai court du jour du décès sans pouvoir excéder trois ans à compter du débarquement".

On pourrait interpréter :

Soit le point de départ du délai de deux ans doit se situer dans une période de trois ans à compter du jour du débarquement ; autrement dit le point de départ du délai biennal se situe au jour du décès, intervenant dans le délai de trois ans à compter du jour du débarquement ; le délai triennal concerne la date du décès, le délai biennal concerne le délai d'exercice de l'action ; c'est-à-dire au total cinq ans.

Soit le point de départ du délai de deux ans court du jour du décès sans que ce délai d'exercice puisse excéder trois ans.

Cette seconde interprétation semble plus conforme au texte ; en outre elle rejoint les dispositions de la Convention Internationale de Bruxelles de 1961 article 11-6.

> "Mais en aucun cas une instance régie par la présente convention ne pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement".

Ainsi, que le contrat soit interne ou international, l'exercice de l'action ne peut excéder trois ans.

221 - Nature du délai.

Ce délai de deux ans est un délai de prescription, délai susceptible d'interruption ou de suspension.

Il est cependant possible de se demander si le délai de trois ans de l'article 74 du décret n'est pas un délai de forclusion.

> "Le décret ne précise pas si cette prescription obéit aux causes de droit commun de suspension ou d'interruption [...] malgré le silence de textes, l'affirmative paraît préférable" (27).

Toutefois la rédaction du texte "sans pouvoir excéder trois ans" plaide en faveur de la thèse d'un délai préfix.

222 - La jurisprudence.

Trib. com. Paris 4 juillet 1973 (28).

Le simple rapprochement de la date du débarquement et de celle de la citation en justice permet de conclure à la forclusion de l'action du passager.

Trib. de Grande Instance de Paris 25 novembre 1970 (29).

Lors d'une croisière maritime, une passagère dont l'état de santé était déficient avait été placée sous surveillance médicale.

"Au retour d'une courte absence, le 11 avril 1966, dans l'après-midi, l'infirmière constatait que le hublot était ouvert et que la cabine était vide".

L'information pénale ouverte par le Parquet afin de rechercher les causes du décès, fut clôturée par une ordonnance de non-lieu.

Plus de deux ans après la date du décès, les ayants droit de la victime intentèrent une action en dommages-intérêts devant le tribunal de Grande Instance de Paris.

Le transporteur fait état du caractère tardif de l'assignation. Mais le demandeur prétend que l'information pénale avait eu pour objet d'interrompre la prescription.

En vertu de l'article 2246 du code civil, le tribunal a statué que le demandeur était mal fondé "à assimiler la saisine du juge d'instruction à la citation en justice, donnée même devant un juge incompétent..."

Il est à noter également un élément de fait :

"le magistrat instructeur ayant pris soin, dès le mois d'avril 1967, de porter les résultats d'information en cours à la connaissance de G..., celui-ci possédait les éléments suffisants pour apprécier l'opportunité d'introduire une action civile dans les délais légaux".

SECTION 3

DOL ET FAUTE INEXCUSABLE.

Le montant de la réparation due par le transporteur maritime, ou l'organisateur de croisières maritimes, en vertu de l'article 49 de la loi, est limité en certains domaines.

En matière de responsabilité et pour dommage causé à la personne et aux bagages du passager, à l'exclusion des objets précieux déposés entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord, la responsabilité de l'organisateur est limitée.

Mais

"ces limites ne s'appliquent pas au cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur".

-Jurisprudence-

Aix 14 novembre 1972 (30).

On se souvient des faits ; un incendie s'était déclaré à bord d'un navire affecté à une croisière. L'équipage, ignorant l'existence de 18 bouteilles de CO_2, n'avait pu combattre utilement l'incendie : le navire sombra.

Afin d'écarter la limitation de responsabilité, certains demandeurs invoquèrent en l'espèce, le dol et la faute inexcusable du transporteur.

31 - LE DOL.

Le dol invoqué par les demandeurs l'avait été dans le sens suivant :

Les considérations hyperboliques contenues dans les dépliants publicitaires aurait constitué des manoeuvres dolosives pratiquées en vue d'obtenir l'adhésion des participants.

La Cour a statué que :

"Les considérations hyperboliques contenues dans les prospectus publicitaires /...7 ne constituent pas un dol dans la mesure où le FULVIA avait bien été récemment transformé d'excellente façon en navire de croisière ultra-moderne. /...7 Au surplus, la publicité eut-elle été dolosive sous prétexte que la construction du navire n'était pas récente, il n'est pas établi que cette considération avait été déterminante de l'engagement des époux G."

311 - Le dol, vice du consentement.

L'article 1116 du code civil dispose que "le dol est une cause de nullité de la convention".

L'absence de dol est une condition essentielle pour la validité de la convention.

Le dol de l'article 1116 du code civil est un vice du consentement caractérisé par des "manoeuvres" et par l'effet "déterminant" qu'elles ont joué dans l'engagement du co-contractant. La sanction de ces agissements, tels qu'en leur absence le co-contractant n'eut pas contracté, est la nullité du contrat.

Le dol, vice du consentement, atteint le contrat dans son existence même ; le contrat n'a pu valablement se former, puisque le consentement était entaché d'un vice.

312 - Le dol, faute contractuelle.

Le dol de l'article 40 de la loi de 1966 est, non pas un vice du consentement qui atteindrait le contrat dans sa formation, mais une faute contractuelle dans l'exécution d'un contrat parfaitement valable au demeurant.

Telle est la différence fondamentale :

- les manoeuvres dolosives, lorsqu'elles ont été déterminantes, impliquent la nullité du contrat.
- la faute dolosive prévue par l'article 40, a pour effet d'interdire au transporteur de se prévaloir des limitations de responsabilité.

3121 - Définition doctrinale de la faute dolosive.

Pour certains auteurs

"le dol, synonyme de faute dolosive consiste dans le fait d'agir avec le dessein de porter préjudice à autrui". LALOU (40).

D'autres auteurs assimilent le dol à l'inexécution intentionnelle

"la notion de faute intentionnelle cependant peut soulever certaines difficultés /...7 il faut donc, sinon l'intention de nuire, tout au moins une volonté caractérisée de ne pas exécuter l'obligation" (31).

3122 - Jurisprudence.

"Attendu que le débiteur commet une faute dolosive lorsque, de propos délibéré, il se refuse à exécuter ses obligations contractuelles, même si ce refus n'est pas dicté par l'intention de nuire à son co-contractant" (32).

En conclusion, le dol, faute dolosive est l'inexécution intentionnelle d'une obligation contractuelle.

"En matière contractuelle une simple abstention volontaire passive, non agressive, dénotera la mauvaise foi et sera suffisante, si elle est de nature à mettre obstacle à l'exécution du contrat /...c'est/ tout acte volontaire qui manifeste l'intention du débiteur de ne pas se mettre en condition d'exécuter /...c'est/ la sortie volontaire du cercle contractuel qui caractérise le dol" (33).

32 - LA FAUTE INEXCUSABLE.

La Cour d'Aix s'est prononcée (espèce précitée) sur la faute inexcusable.

"Une telle faute /méconnaissance des moyens de lutte contre l'incendie/ si elle est certaine /.../ n'a nullement le caractère d'une faute inexcusable au sens qui lui est donné par les articles 40 et 44 de la loi du 18 juin 1966, aucun indice ne permettant de dire qu'elle a été commise délibérément".

"La faute inexcusable paraît bien connue de notre droit privé. En effet, introduite dans notre système juridique par la loi de 1898, article 20, relatif à la réparation des accidents du travail, soit depuis plus de soixante dix ans, l'expression était de nouveau utilisée en 1957 dans un texte de droit interne par l'effet de la loi du 2 mars 1957 /.../.
En 1966 enfin, le droit maritime à son tour, adoptait cette faute inexcusable /.../" (34).

Selon la doctrine,

> "l'idée directrice est que la faute inexcusable est presque aussi grave que la faute intentionnelle, elle ne s'en distingue que parce que l'agent n'a pas voulu produire le dommage.
> Il ne s'agit pas, chaque fois qu'une faute est établie, de dire que cette faute était inexcusable compte tenu de ce qu'un armateur ne doit pas agir à la légère quand la vie de ses passagers est en jeu" (35).

La jurisprudence, en matière maritime a, jusqu'à ce jour, apprécié *in concreto* la faute inexcusable.

Par exemple, Trib. com. Marseille 6 février 1970.

> "Attendu qu'en l'espèce, aucune circonstance de fait ne peut être établie à l'encontre du bord qui puisse permettre de dire au tribunal que les fautes qu'il a pu commettre sont telles qu'elles soient inexcusables [...]".

On peut signaler qu'en matière aérienne les divergences existent, la jurisprudence ayant plutôt tendance à apprécier la faute *in abstracto*.

> "... il importe peu que l'équipage [...] ait ignoré l'erreur de dérive commise par lui, alors que dans les circonstances de fait, un personnel diligent ne pouvait manquer d'avoir conscience des risques graves auxquels il exposait témérairement et sans nécessité les passagers" (36).

Les décisions maritimes concernant l'existence d'une faute inexcusable, ont été rendues à propos d'accidents individuels, en irait-il de même en cas de sinistre majeur ?

En matière aérienne, lorsque le plafond de limitation semble insuffisant, les juges n'hésitent pas à "peser" sur la faute pour la qualifier d'inexcusable.
Faut-il redouter une contamination en matière maritime de la jurisprudence aérienne ?

> "La tendance actuelle de la jurisprudence semble l'orienter vers l'appréciation *in abstracto* de la faute inexcusable, appréciation de plus en plus large par la conscience virtuelle et hypothétique de l'auteur du dommage" (37).

SECTION 4

DETERMINATION DE LA LOI APPLICABLE.

Bien que cette section n'ait pas été annoncée, nous ne voulons pas terminer notre étude sans avoir abordé le problème de la loi applicable.

En effet, la question peut se poser. La loi de 1966 contient des dispositions spécifiques qui s'écartent des solutions généralement admises à l'étranger, (cf. 1ère partie). Il existe une différence radicale, on l'a vu, entre les dispositions légales de la loi de 1966 et les solutions jurisprudentielles, tant françaises qu'étrangères ; aussi, lorsqu'un élément d'extranéité intervient dans la croisière maritime, on peut se demander si l'on doit faire application du droit étranger ou de la loi française.

Par exemple, quelle est la loi applicable lorsqu'un Néerlandais est blessé au cours des opérations d'embarquement, à Gênes, alors qu'il participait à une croisière maritime à laquelle il avait adhéré en Espagne ? Cette croisière est organisée en "co-production" franco-britannique, et elle est effectuée par un navire battant pavillon allemand.

La question peut se dédoubler de façon suivante : quelle est la loi applicable à un rapport juridique donné ? Quand la loi française est-elle applicable ?

La première interrogation pose le problème des conflits de lois -§ 42- ; mais un autre conflit, dû à la présence d'éléments d'extranéité peut surgir antérieurement au conflit de lois ; c'est celui des juridictions -§ 41-. Ces deux conflits étant examinés, on pourra rechercher les circonstances dans lesquelles il sera possible d'appliquer la loi française du 18 juin 1966 -§ 43-.

41 - CONFLIT DE JURIDICTIONS.

Dans un litige comme celui cité en exemple ci-dessus, la première difficulté qui se présente consiste à savoir, non seulement quelle juridiction saisir, mais encore devant les juridictions de quel pays introduire l'action ?

La question de la juridiction à saisir à l'intérieur d'un pays donné relève de l'organisation judiciaire de ce pays, de ses règles propres de compétence *ratione materiae* et *ratione loci* ; c'est ce que l'on nomme la compétence spéciale par opposition à la compétence générale dont les règles permettent de désigner le pays dont les juridictions seront compétentes.

Ce sont les articles 14 et 15 du code civil qui édictent les principes de la compétence fondée sur la nationalité.

Les juridictions françaises sont compétentes

"chaque fois qu'un français est partie au litige comme demandeur (art. 14) ou comme défendeur (art. 15)" (41).

411 - Le demandeur est français.

L'hypothèse la plus fréquente sera celle dans laquelle le demandeur est le croisiériste.
Ce croisiériste français peut introduire une action contre un organisateur de croisières français, et, inversant le problème, on peut dire que l'organisateur pourra être traduit devant une juridiction française, même si son obligation a été contractée en pays étranger (art. 15 c. civ.).

Lorsque le défendeur est un organisateur étranger, que les obligations nées du contrat de croisière maritime aient été contractées en France ou qu'elles aient été contractées à l'étranger, il pourra être cité devant les tribunaux français, et cela même s'il ne réside pas en France (art. 14 c. civ.).

Les dispositions des articles 14 et 15 du c. civ. ne sont pas d'ordre public ; les parties peuvent y renoncer expressément ou tacitement ; une telle renonciation ne se présume pas.

Il n'est pas impossible que le demandeur soit l'organisateur de la croisière ; cette hypothèse se réalisera peut être moins fréquemment que la précédente ; il ne faut cependant pas l'écarter et cela, plus particulièrement, depuis une époque récente, pour deux raisons.
La première est que la jurisprudence, mais également certaines dispositions législatives, font obligation au croisiériste de se comporter en bon voyageur ; désormais le croisiériste répond du dommage qu'il peut causer par sa négligence quant au déroulement normal du voyage.
La deuxième est qu'à la différence des usages pratiqués jusqu'à ces dernières années, usages en vertu desquels le prix total du voyage était soldé avant le départ, il existe aujourd'hui des "facilités de paiement".

Or, l'existence de possibilités de crédit risque fort d'entraîner celle de litige, car désormais le risque de traites impayées est couru par les organisateurs de voyages.

412 - Le défendeur est français.

Peu importe que le contrat de croisière maritime soit conclu en France ou à l'étranger ; que le demandeur soit français ou étranger, le défendeur

> "pourra être traduit devant un tribunal de France pour des obligations par lui contractées en pays étrangers" (art. 15 c. civ.).

La compétence des articles 14 et 15 c. civ. est une compétence exclusive qui fait échec à la compétence des tribunaux étrangers.

> "Le défendeur français condamné à l'étranger peut, en vertu de l'article 15, s'opposer à l'exécution en France de la décision rendue contre lui, s'il a pris soin de soulever l'incompétence du tribunal étranger" (42).

Mais, que le juge français soit compétent pour connaître d'un litige, n'implique nullement que la loi française soit applicable.

Il y a, en effet, une dissociation en droit international privé entre la compétence judiciaire et la compétence législative ; le juge français compétent pour connaître d'un litige peut appliquer une loi étrangère ; c'est là le postulat nécessaire à l'existence même des conflits de lois.

42 - CONFLIT DE LOIS.

Le problème soulevé par les conflits de lois a été énnoncé de la façon suivante : il consiste à

> "déterminer, parmi les divers pays intéressés par la situation juridique envisagée, celui dont la loi s'appliquera" (43).

Dans l'exemple formulé plus haut, il faut déterminer en vertu de quelle loi le croisiériste blessé pourra demander réparation du préjudice dont il souffre.

Sera-ce la loi des parties ? mais de laquelle ? néerlandaise, française ou britannique ?

Sera-ce la loi du lieu d'exécution du dommage, loi italienne ? ou bien celle du lieu de conclusion du contrat, espagnole ?

La nationalité allemande du navire a-t-elle une incidence ?

421 - Principes de solution.

L'élément essentiel, en notre matière, est le caractère contractuel du rapport juridique litigieux.

Les droits et obligations des parties trouvent leur source dans le contrat de croisière maritime, c'est-à-dire dans la volonté des parties ; c'est le principe de l'autonomie de la volonté qui, dans la théorie classique, permet d'expliquer et de justifier la force obligatoire du contrat.

La règle de conflit qui semble actuellement unanimement admise en matière d'obligation contractuelle est celle dite de la loi d'autonomie. Mais ce principe n'est pas entendu par tous les auteurs de façon identique.

4211 - Conception subjective.

La conception classique du principe de la loi d'autonomie était essentiellement subjective.

> "Dans la conception classique qui a été longtemps exclusive,la loi applicable au contrat est toujours désignée par un choix volontaire des parties ; la manifestation de la volonté peut être expresse, mais elle peut aussi s'induire des faits et circonstances de la cause ainsi que des termes du contrat " (44).

Mais cette conception a fait l'objet de vives critiques de la part des tenants de la conception objective.

4212 - Conception objective.

> "Il n'appartient pas aux parties, a-t-on dit, de choisir la loi qui gouvernera leurs relations, mais à la loi de décider quelles relations elle gouverne ; il y va de la simple logique et de l'autorité de la loi" (45).

Il semblerait à première vue que la Cour de cassation ait consacré la conception subjective du principe d'autonomie, et cela dans les termes suivants :

> "La loi applicable aux contrats, soit en ce qui concerne leur formation, soit quant à leurs effets et conditions, est celle que les parties ont adoptée" (46).

On a fourni l'interprétation suivante du principe de la loi d'autonomie :

> "Si on veut expliquer la liberté reconnue aux parties par une jurisprudence dont l'ancienneté et la diffusion en droit comparé font fortement présumer le bien-fondé, tout en maintenant qu'une loi n'est pas un contrat, même dans les relations internationales, il faut chercher une voie moyenne. Cette voie paraît se trouver dans la notion que la loi applicable au contrat est déterminée par le juge, mais en raison de la volonté des parties quant à la localisation du contrat".

Encore faut-il préciser que

"le terme 'localisation' ne doit pas abuser : il s'agit d'un lien avec un système juridique ; encore faut-il que les parties se soient placées, par leur activité, au moins partiellement, dans l'orbite de ce système..." (47).

Cette conception objective est d'ailleurs adoptée par la plupart des auteurs ;

"la majorité des auteurs paraît attachée à l'exigence d'un lien entre la loi désignée et le contrat".

422 - Eléments de solution.

Les solutions de conflit de lois soulèvent des difficultés différentes selon que le contrat comporte une manifestation explicite de volonté ou selon qu'elle n'en comporte pas.

4221 - Le contrat comporte une manifestation expresse de volonté.

Les parties ont manifesté leur intention de soumettre le contrat qui les lie à telle loi nommément désignée.

En dépit des critiques adressées à la conception subjective de la loi d'autonomie, il faut admettre que la volonté des parties doit être respectée, à la condition, bien évidemment, qu'il n'y ait pas de fraude à la loi.

Il est indispensable, par exemple, que le contrat comporte un élément d'extranéité ; à défaut, une loi d'autonomie étrangère ne saurait s'appliquer, le contrat étant purement interne. En outre, même s'il existe un élément d'extranéité, la loi choisie par les parties doit avoir un lien avec l'opération conclue.

Enfin, il est impossible de soustraire un rapport contractuel quelconque à toute loi ; il n'y a pas de contrat sans loi.

Il faut ajouter que la déclaration expresse de la volonté des parties n'est pas absolue ; le juge peut déclarer incompétente la loi désignée et faire application d'une loi autre que celle indiquée au contrat.

Ainsi, la Cour de cassation a, dans un contrat international,

"appliqué la loi française, loi du lieu de destination, pour valider la clause de négligence contenue dans une charte-par-

tie conclue à New-York et expressément soumise à la loi américaine qui l'annulait ; la Cour se fondant sur la volonté des parties, force est bien de localiser le contrat en France, nonobstant leur choix de la loi américaine" (48).

Cependant il arrive très fréquemment que la volonté des parties ne soit pas manifeste.

4222 - Le contrat ne comporte pas de manifestation expresse de volonté.

"A défaut de déclaration expresse...il appartient aux juges du fond de rechercher, d'après l'économie de la convention et les circonstances de la cause, quelle est la loi qui doit régir les rapports des contractants" (49).

Dans cette recherche de la volonté des parties, certains indices viennent aider l'interprète : indices généraux et indices particuliers.

42221 - Indices généraux.

"Ce sont le lieu de conclusion et le lieu d'exécution, éléments communs à tout contrat. S'ils coïncident par leur localisation dans un même pays, ils fournissent une solution commode et raisonnable. S'ils se situent dans des pays différents, l'hésitation est permise" (50).

En matière de croisière maritime, il faut avouer que l'hésitation sera souvent permise.

Le lieu de conclusion du contrat de croisière maritime pourrait être un élément de solution.

Toutefois, il ne nous semble pas être à lui seul déterminant de la loi applicable ; il peut, cependant, conjointement avec d'autres éléments, contribuer à apporter une solution.

Généralement, le lieu de conclusion du contrat sera celui du domicile du croisiériste, et donc coïncidera vraissemblablement avec sa nationalité.

Mais la détermination de la loi applicable en fonction du lieu de conclusion du contrat est contestable dans de nombreux cas. Il arrive, en effet, que le lieu de conclusion soit purement fortuit, et n'ait qu'un rapport très lointain avec l'objet du contrat. Il en sera fréquemment ainsi en matière de contrat entre absents (51).

Le lieu de formation du contrat conclu par correspondance est celui du lieu de l'émission.

Or une croisière maritime organisée par une Compagnie française qui est proposée au public ne s'adresse pas aux seuls nationaux ; supposons que parmi les participants se rencontrent des Italiens, Belges et Américains qui ont conclu leur contrat par correspondance, ou même dans leur pays où l'organisateur possédait une succursale.

Si l'on appliquait la *lex loci contractus*, une même situation juridique donnerait lieu à l'application de divers systèmes juridiques.

L'organisateur serait dans l'obligation de prendre en considération la nationalité de chaque voyageur et le lieu de conclusion du contrat, afin de modeler le contrat selon les systèmes juridiques.

Ainsi, selon la loi française, l'organisateur de croisières maritimes serait personnellement responsable des dommages corporels causés au croisiériste, et cela sans pouvoir exciper de sa qualité d'intermédiaire. En revanche, le droit néerlandais par exemple, lui reconnaît expressément cette possibilité. Certaines clauses, valables dans certains pays, seraient nulles dans d'autres.

Enfin, l'organisateur ne serait tenu au formalisme exigé par la loi de 1966 que dans les contrats conclus avec des nationaux.

Cette diversité des solutions, fonction de la multiplicité des lois applicables en vertu de la *lex loci contractus* est, pensons-nous, source d'incertitudes.

Un même organisateur, pour un même rapport juridique, serait soumis à des lois différentes. Une même juridiction ayant à connaître de litiges possédant les mêmes causes devrait statuer différemment selon que le contrat a été conclu en France ou non.

Certains auteurs (52) ont été jusqu'à renoncer au lieu de formation du contrat comme indice de solution, dans les contrats entre absents.

Le lieu d'exécution du contrat permet, dans certains contrats, de déterminer la loi applicable, mais cette capacité semble devoir lui faire défaut en matière de croisières maritimes.

D'une part, la croisière maritime se déroule principalement par mer, c'est-à-dire dans des espaces sans maître qu'il est impossible de soumettre à la loi d'un quelconque Etat.

D'autre part, pour la partie qui ne s'exécute pas par mer, il serait possible de la rattacher géographiquement à la loi d'un Etat ; mais, étant donné le caractère itinérant et très fortement international de la croisière, ce rattachement présente une grande incertitude. L'inconvénient formulé à propos du lieu de conclusion du contrat peut être ici repris : un même rapport juridique serait soumis à une pluralité de régimes différents.

Appliquer la loi du lieu d'exécution du contrat comme étant la loi du lieu où l'exécution a été dommageable revient à appliquer la *lex loci délicti*, c'est-à-dire à faire application, en matière contractuelle, d'un principe dégagé pour régir les obligations extra-contractuelles.

On pourrait songer à faire une application différente de la loi du lieu d'exécution du contrat. La croisière maritime se déroule en mer, certes, mais sur un navire et ce navire bat le pavillon d'un Etat.

La nef est généralement considérée comme une parcelle mouvante d'un Etat auquel elle est rattachée, cet Etat exerçant sa souveraineté sur cette partie mobile de son territoire.

Ainsi, on pourrait déclarer que la loi d'exécution du contrat est celle du pays dont le navire bat pavillon.

Cette solution, cependant, présente deux inconvénients.

Lors des escales à terre, le croisiériste n'est plus sur un "territoire" de même nationalité que celle du navire, et l'on retombe alors dans le travers de la multiplicité des lois applicables en fonction du lieu de survenance de l'inexécution contractuelle.

Un organisateur de croisières maritimes, qui n'est pas transporteur maritime mais qui affrète un navire étranger, sera soumis à des lois différentes en fonction de la nationalité du fréteur. Ainsi, dans un contrat de croisière conclu entre un croisiériste et un organisateur tous deux français, le droit italien, par exemple, serait applicable au motif que l'armateur-fréteur est italien.

Les organisateurs de croisières maritimes désireux d'échapper au régime spécifique, et strict, de la loi de 1966 pourraient ainsi choisir le droit qui leur semblerait le plus favorable, en choisissant la nationalité du fréteur.

42222 - Indices particuliers.

"Ce sont les plus caractéristiques car ils traduisent, par leur présence exceptionnelle, une volonté implicite de rattachement" (53).

Indices intrinsèques au contrat.

. Indice tenant à la personne des contractants.

L'indice, tenant à la personne des contractants concerne la nationalité et le domicile.

Cet indice sera d'autant plus déterminant lorsque les contractants possèdent la même nationalité.

Il est à noter que la nationalité des parties, lorsqu'elle est française, déterminera les juridictions compétentes ; au cas de conflit de juridictions, les tribunaux français seront compétents.

Lorsqu'un juge français sera saisi d'un litige né à l'occasion d'une croisière maritime, il aura une tendance naturelle à appliquer sa loi nationale.

La loi de la nationalité de l'organisateur semble être un point de rattachement utile dans la mesure où il permet de soumettre une croisière maritime à une loi unique. Une telle solution est souhaitable car elle permet d'apporter une solution unique à une situation juridique qui, du point de vue de l'organisateur, se présente comme indivisible, comme formant un tout uniforme quel que soit le nombre de croisiéristes, comme une opération économique et juridique globale et autonome.

Cet indice de la nationalité de l'organisateur comme point de rattachement se combine de façon naturelle avec d'autres indices.

Il est très vraisemblable que l'organisateur conçoit la préparation et la réalisation de la croisière en fonction du droit duquel il est quotidiennement justiciable, c'est-à-dire celui de sa nationalité qui souvent aussi est celui de son domicile. Les contrats qui sont proposés au public sont conçus en fonction des possibilités et obligations propres à un système juridique déterminé.

. Indice tenant à l'objet du contrat.

En outre le contrat de croisière maritime peut avoir un lien avec d'autres contrats conclus sans éléments d'extranéité.

Par exemple, l'organisateur aura fait un emprunt auprès d'un établissement bancaire afin de financer la croisière qu'il "monte" ; ce contrat de prêt ne présente aucun élément international ; l'organisateur peut avoir ainsi passé un nombre plus ou moins important de contrats pour la réalisation de la croisière et ces contrats sont soumis à un système juridique qui peut exercer une force d'attraction sur celui de croisière maritime.

. Indice tenant à la forme du contrat.

Cet indice jouera un grand rôle en raison du caractère formalisé du contrat de croisière selon la loi de 1966. Il est très vraisemblable que lorsque le contrat de croisière maritime donne lieu à la délivrance d'un titre de croisière composé d'un billet et d'un carnet et conforme aux dispositions légales et règlementaires du droit français, les parties ont fait référence implicite à la loi de 1966. La langue utilisée pour la rédaction du contrat viendra corroborer cette supposition.

. Indice tenant à la sanction.

Lorsque le contrat de croisière maritime comporte une clause attributive de compétence ou une clause compromissoire, on pourra en induire la loi applicable.

La présence d'une telle clause qui est un indice de solution des conflits de lois, est totalement indépendante de la validité de ces clauses.

Il faut ajouter qu'il est nécessaire que la localisation de la juridiction ou de l'arbitre ait un lien réel avec le contrat ; à l'inverse, une telle clause, édictée dans le seul souci d'échapper aux dispositions impératives de la loi, ne pourrait produire d'effet.

Indices extrinsèques au contrat.

. Teneur des lois en conflit.

"L'affirmation peut être plus ferme quand l'une des lois connaît et règlemente le type de contrat adopté, tandis que l'autre, sans l'annuler, l'ignore : la présomption d'une référence effective est des plus vraisemblable" (54).

La loi du 18 juin 1966 et les dispositions du *Niew burgerlikt wetbock* (art. 8.2.6.1.14) en sont, apparemment et à l'heure actuelle, les seules dispositions légales concernant le contrat de croisière maritime ; la loi néerlandaise régit d'ailleurs très largement le contrat de voyage et non spécifiquement la croisière maritime.

Ainsi faudrait-il, lorsqu'un conflit de lois présente un point de rattachement français, faire prévaloir la loi française sur les dispositions jurisprudentielles étrangères, dans la mesure où un texte spécial régit le contrat, alors que la loi étrangère l'ignore, même si le système juridique permet d'apporter une solution jurisprudentielle.

. Attitude des parties postérieurement à l'exécution du contrat.

La Cour de cassation (55) a admis que lorsque les parties ont fait référence, en apparence d'un commun accord, à une loi donnée, l'une des parties était irrecevable à prétendre, par la suite, que cette loi était incompétente.

. Référence à une loi ou à un usage.

"C'est le cas si fréquent des contrats-types élaborés dans un certain pays, donc en fonction de la législation de ce pays. L'application de cette législation est rationnelle puisqu'elle permettra seule une interprétation et un fonctionnement corrects du contrat" (56).

Il faut faire mention du caractère "d'adhésion" du contrat de croisière maritime. En présence d'un tel contrat dans lequel l'un des cocontractants impose en réalité ses conditions, la tendance générale de la jurisprudence est de protéger le contractant isolé.

"Il est cependant raisonnable que celui qui contracte avec une entreprise passant des 'contrats de masse' (v. LANSO, Am.J.of comp. Law, 1957, 1.) entende que ces contrats, tous conçus de la même manière, sont soumis à la même loi..." (56).

43 - APPLICABILITE DE LA LOI FRANCAISE.

Dans un rapport juridique présentant un ou plusieurs éléments d'extranéité, la question du conflit de loi peut se poser ; la solution à apporter dépend des éléments de la cause ; dans chaque cas d'espèce, le conflit de lois est résolu à l'aide des principes dégagés par la théorie générale des conflits.

Mais il est généralement possible de faire la démarche inverse ; au lieu de résoudre pratiquement le conflit, on peut énoncer les hypothèses théoriques dans lesquelles une loi est susceptible d'être appliquée.

Quels sont les points de rattachement les plus importants en matière de croisière maritime ?

Quels sont ceux qui sont les plus déterminants de l'applicabilité de la loi du 18 juin 1966 ?

Pour parvenir à fournir une réponse, il est nécessaire d'examiner chacun des critères pris en considération par la théorie des conflits.

Reprise des éléments.

Le point fondamental est, en matière de croisière maritime, son caractère contractuel. Les liens de droit qui unissent les parties, proviennent du contrat de croisière ; en présence d'un conflit de lois, il faudra rechercher quelle est la loi d'autonomie.

Lorsque les parties ont manifesté leur désir de soumettre leurs rapports contractuels à une loi déterminée, cette volonté doit être respectée sauf le cas de fraude à la loi. L'éventualité d'une fraude à la loi est envisageable. On a vu dans quel sens la loi française, éminemment favorable aux croisiéristes, avait fait de l'organisateur de croisières maritimes l'épicentre du contrat. Le système français fait peser sur l'organisateur une charge beaucoup plus lourde que celle qui résulte du droit commun, que ce soit en France ou à l'étranger ; aucun système n'a édicté de dette de garantie à la charge de l'organisateur.

Il ne serait pas surprenant alors que les organisateurs recherchent l'édulcoration, voire l'élusion du système légal.

Mais les parties ne manifestent pas toujours explicitement leur intention quant à la loi applicable ; il sera alors nécessaire, ainsi que le déclare la jurisprudence, de l'induire "des faits et circonstances de la cause ainsi que des termes du contrat".

Le lieu de conclusion et celui d'exécution du contrat ne permettent pas de déterminer la loi applicable à la croisière maritime.

Cependant, le lieu de conclusion peut être un indice complémentaire d'autres indices plus déterminants.

La critique adressée à cet indice est son éventuelle absence de lien significatif avec le contrat, ce qui est le cas en notre matière ; en outre cette solution permettrait une pluralité de régimes juridiques différents pour régler une même croisière.

En dépit de cet inconvénient, la jurisprudence (57) a pu retenir le lieu de conclusion du contrat comme déterminant la loi applicable.

Un croisiériste français avait "acheté" une croisière maritime par l'intermédiaire d'une agence de voyage américaine. Il se trouvait que l'organisateur de la croisière était une compagnie italienne qui avait affrété un navire auprès d'un armement norvégien. Un litige opposa le croisiériste à l'organisateur, et il fût fait application de la loi française.

> "Les parties s'accordent à considérer comme applicable la loi du lieu de conclusion du contrat de croisière, c'est-à-dire la loi française et plus précisément la loi interne..."

Il est cependant à noter que la Cour n'a pas considéré que la loi applicable devait être la *lex loci contractus*, mais elle a retenu que les parties s'accordaient à considérer comme applicable la loi française. Autrement dit, la Cour a présumé la loi d'autonomie au moyen d'un indice qui n'est pas l'indice général du lieu de conclusion du contrat, mais au moyen d'indices particuliers, notamment l'attitude des parties.

En effet les parties doivent saisir une juridiction dans un pays qu'elles doivent déterminer, et demander l'application d'une certaine loi ; ces éléments constituent une forte présomption de leur volonté.

Dans l'espèce ci-dessus évoquée, la juridiction saisie était française et elle a fait application, de façon naturelle, de la *lex fori*, sans que le défendeur, étranger, soulève une quelconque exception d'incompétence.

En cause d'appel, la loi fut expressément déclarée applicable puisque non seulement les parties ne l'avaient pas dénoncée, mais encore la considéraient comme telle.

En résumé, la loi française de 1966 est susceptible de régir tout contrat de croisière maritime possédant avec elle un point de rattachement non fictif.

Dans cette hypothèse, elle devra s'appliquer si les parties ont manifesté expressément leur volonté de se soumettre à notre loi. Lorsque les parties n'ont pas fait explicitement cette référence, et dans le cas où un conflit de loi viendrait à s'élever, il faudra tenir compte des éléments suivants : le contenu du contrat (clauses de compétence, langue utilisée, etc) et ses références à des institutions ou des dispositions particulières (formalisme du contrat en vertu de la loi française) seront l'indice qui nous semble devoir être le plus déterminant.

La présomption de l'intention des contractants sera coroborée par l'attitude des parties, et leur nationalité.

On ne peut donc affirmer de façon stricte quelle sera la solution du conflit de loi ; il convient d'examiner chaque cas d'espèce pour, en fonction des points de rattachement et des indices fournis par l'examen du contrat, déterminer la possibilité d'application de la loi du 18 juin 1966. (58).

NOTES

1 - RODIERE. Note sous cass. 3 janvier 1964.D.1964.J.304.

2 - CHAUVEAU. DMF. 1967 p. 4.

3 - SOYER. DMF. 1967. p. 385 n° 144.

4 - Trib. gr. inst. Paris 6 nov. 1969. DMF. 1970.216.

5 - VINCENT. Précis Dalloz.

6 - RODIERE. Traité T.3 n° 1125 p. 350.

7 - RIPERT. Note sous cass. com. 19 juin 1951. D.1951.2.718.

8 - Req. 11 janvier 1860. D.1860.191.S. 1870.1.332.

9 - Cass. civ. 8 mai 1907.S.1909.1.486.
Cass. civ. 8 oct. 1959.S.1960.33 PLANCQUEEL.

10 - SOLUS & PERROT. droit judiciaire privé. T. 2 n° 603 p. 655.

11 - Amiens 7 mai 1901.D.1901.2.487.

12 - POCHON. note sous Rouen 6 janv. 1961.D.1961.J.244.

13 - PLANCQUEEL. note précitée au S. 1960.

14 - Rouen 6 janv. 1961.D.1961.J.244. POCHON
JCP. 1961.II.12197.JA.

15 - Cass. 10 juillet 1943. DP. 1943.I.343.

16 - TGI. Lille. 12 mars 1965 JCP.1966.II.14681. LEVEL.

17 - V.G. Cass. civ. 20 juin 1957. JCP. 1958.II.10773. NOTLUSKY.
rev. trim. dr. civ. 1958.663. HEBRAUD.

18 - Cass. 2 déc. 1964. JCP. 1965.II.14041. PL.

19 - Paris. 19 déc. 1957. D.1958.2.230. BREDIN.

20 - Cass. 15 avril 1893. DP. 1894.I.339.

21 - VINCENT. précité n° 287 p. 285.

22 - VG. Cass. civ. 20 oct. 1965.D.1966.13.

23 - SOLUS & PERROT. op. cit. T. 2. n° 369 p. 616-617.

24 - RODIERE. Traité T. 3 n° 1129 p. 353.

25 - RODIERE.op. cit. n° 1113 p. 339.
SOYER. op. cit. n° 157 p. 391-392.

26 - Trib. com. Paris 6 juin 1973. DMF. 1973.749.

27 - SOYER. op. cit. n° 145 p. 386.

28 - Trib. com. Paris 4 juillet 1973. DMF. 1973.753.

29 - Trib. gr. inst. Paris. 25 nov. 1970. DMF. 1970.365.

30 - DMF. 1973.474.

31 - MARTY & RAYNAUD. Droit civil T. 2 vol. 1 n° 471. p. 510.

32 - Cass. civ. 1er. 4 fevr. 1969. JCP. 1969.II.16.030.

33 - JAMBU-MERLIN. dol et faute lourde. D.1955 ch. 89.

34 - BRIERE DE L'ISLE. La faute inexcusable. D. 1970. ch. 73.

35 - RODIERE. Traité T. 3 n° 1054 p. 285.

36 - Orléans. 24 avril 1969 rev. gen. air 1969.438.
arrêt sur renvoi de Cass. civ. 1er. 6 déc. 1967.
JCP. 1968.II.15350. Concl. LINDON.

37 - SESSELI. La notion de faute dans la convention internationale de Varsovie.

38 - CHAUVEAU. Note sous Cass. crim. 9 janvier 1975. D.1976.2.117.

39 - Cass. crim. 3 déc. 1969. D.1970.2.81.

40 - LALOU. La Gamme des fautes. DH. 1940. ch. 22.

41 - DERRUPPE. Droit international privé. p. 99.

42 - id. p. 100.

43 - id. p. 49.

44 - id. p. 88.

45 - BATIFFOL. Droit international privé. n° 589. p. 617.

46 - Cass. civ. 5 déc. 1910. S. 1911. 1. 129.

47 - BATIFFOL. op. cit. n° 571. p. 621 et n° 574. p. 627.

48 - BATIFFOL. op. cit. n° 573. p. 624.

49 - Cass. 6 juillet 1959. Rev. crit. de droit international privé. 1959.708.

50 - DERRUPPE. op. cit. p. 90.

51 - "Mais dans son développement ultérieur la jurisprudence de la Cour de cassation a fini par consacrer nettement le système de l'émission du moins quant à la fixation de la compétence territoriale".
MARTY & RAYNAUD. Droit civil. T. 2. vol. 1. n° 110. p. 95.

52 - LEREBOURS - PIGEONNIERE. Droit international privé. n° 360.

53 - DERRUPPE. p. 89.

54 - BATIFFOL. op. cit. n° 591. p. 648.

55 - Cass. civ. 12 mai 1930. S. 1931. 1. 129. (Niboyet).

56 - BATIFFOL. op. cit. n° 593. p. 649 et p. 650.

57 - Aix. 14 nov. 1972. DMF. 1973. 474.

58 - L'organisation d'une croisière maritime par un organisateur français, en collaboration avec un organisateur étranger crée un point de rattachement supplémentaire. Cependant, la nationalité étrangère de ce co-organisateur n'implique pas nécessairement l'application de la loi non-française ; cet élément doit être considéré conjointement avec les autres critères.

59 - Il est à remarquer qu'en vertu de l'article 48 du Nouveau Code de procédure civile, toute clause dérogative de la compétence territoriale est désormais réputée non écrite, sauf à certaines conditions en matière commerciale.
Dans le contrat de croisière maritime, contrat mixte, ces clauses seront donc inopérantes.

CONCLUSION

Parvenus au terme de notre étude dont l'objet était la croisière maritime, et, incidemment quelques contrats voisins, quels sont les principaux éléments que nous pouvons en retenir ?

La croisière maritime au sens étroit de la loi de 1966 est un contrat récent ; pratiquement les croisières maritimes *lato sensu* firent leur apparition comme épiphénomène du contrat de transport de personnes par mer ; mais depuis le déclin relatif de ce mode de transport, elles sont devenues, et cela pour des raisons en majeure partie économiques, un phénomène juridique autonome : les croisières maritimes *stricto sensu*.

Les problèmes de droit que posent les croisières maritimes proviennent de la complexité du contrat qui est un tissu de relations juridiques.

D'une part, le croisiériste ignore, ou est supposé ignorer, cette situation ; d'autre part, la jurisprudence et la doctrine avaient les plus grandes difficultés à analyser ce contrat de façon globale.

Le croisiériste, en effet, était censé contracter avec le seul organisateur de la croisière ; mais qu'un accident ou un incident survienne, et il était détrompé ; l'organisateur qu'il connaissait prétendait qu'il n'était pour rien dans la survenance du dommage ; que le croisiériste s'adresse donc au prestataire de services : "à chacun d'assumer ses responsabilités" !

Tel était le principe en matière de croisière maritime antérieurement à la loi de 1966.

Telle est encore actuellement la solution que le droit commun permet d'apporter en matière de contrat de voyage, contrat dont la structure est identique à celle de la croisière maritime, mais qui s'en distingue de par l'absence de l'activité maritime.

Il est remarquable également qu'en présence de problèmes juridiques similaires, la jurisprudence de nombreux pays, en l'absence de législation spécifique, ait très généralement adopté des solutions comparables.

Quelle que soit la qualification juridique retenue, l'organisateur ne répond pas du fait des prestataires de service qui ne sont ni ses préposés ni ses représentants.

Mais ces solutions heurtaient un sentiment d'éthique sociale, et les magistrats cherchaient unanimement à infléchir le régime de droit commun en faveur du croisiériste.

C'est ici qu'émergeait, au sein de la pure technicité législative, les préoccupations de politique civile de la loi de 1966.

La pratique a révélé que des abus, ou simplement des promesses abusives, pouvaient être commises par des organisateurs qui, au cas de déconvenue ou d'accident, se réfugiaient derrière leur qualité d'intermédiaire.

Le croisiériste devait alors s'adresser au prestataire de services, auteur du dommage, généralement étranger, souvent lointain, parfois inconnu. Il arrivait, et cela n'est pas surprenant, que le croisiériste ne puisse obtenir réparation.

Ainsi la loi du 18 juin 1966 avait-elle pour objet de protéger le croisiériste, personne privée, contre la rouerie du professionnel, commerçant habile à mettre en valeur sa "marchandise" et à s'esquiver au cas de déconvenue.

Cette protection était rendue d'autant plus nécessaire que les croisières maritimes s'ouvraient à un public de plus en plus large et mal instruit dans la défense de ses droits.

On a pris également en considération le fait que certains croisiéristes devaient s'imposer, dans la vue de participer à une croisière, des "sacrifices pécuniaires" et ce comportement nécessi-

tait une attention particulière de la part d'un législateur sensible aux incidences sociales de la loi.

Il est à noter qu'en l'absence, d'une part de ratification de la Convention Internationale relative au contrat de voyage, et d'autre part de législation nationale étrangère adoptant un système comparable à celui de ladite Convention, la France paraît être à l'heure actuelle, le seul pays à posséder une législation spécifique.

A ces divers éléments se mêlait un sentiment unanimement partagé de faveur à l'égard de toute victime, et une recherche de la plus large indemnisation possible.

Le moyen le plus efficace de pallier l'insuffisance de droit commun était de déclarer l'organisateur de croisière maritime responsable vis à vis du croisiériste de toute inexécution du contrat de croisière maritime.

L'inconvénient d'une telle solution était de faire peser sur les organisateurs un type de responsabilité qui pouvait entraver l'exercice même de leur profession. Il fallait donc trouver une solution de compromis.

La loi de 1966 a fait de l'organisateur de croisière maritime la pièce centrale du système.

Le croisiériste doit avoir la possibilité de toujours recourir à l'organisateur pour lui adresser toute doléance relative à l'exécution de la croisière maritime qu'il a organisée et préparée.

Toutefois, avant d'examiner le contenu même de la loi, il nous a fallu dans notre étude, préciser à qui elle s'appliquait.

La loi de 1966, en la partie qui nous concerne, chapitre IV, titre III, régit les croisières maritimes et ne régit que les croisières maritimes ; ainsi était-il nécessaire de cerner avec précision ce type de contrat.

Un professionnel, l'organisateur de croisières maritimes, propose au public un programme de voyage, qui est un voyage d'agrément collectif. La conception et la réalisation de ce type d'activité est identique à celle des contrats de voyage. La seule différence, essentielle, est que la croisière maritime est un voyage effectué principalement par mer, au moyen d'un navire affecté à cette fin. Cette insertion du passage dans la croisière maritime est fondamentale.

On pourrait tenter de donner une définition du contrat de croisière maritime.

Par le contrat de croisière maritime, l'organisateur s'oblige à procurer un transport et un séjour, principalement maritimes, à un croisiériste qui s'oblige à acquitter le prix de la croisière. Les obligations sont constatées dans le titre de croisière, et ce à peine de nullité, que seul le croisiériste peut faire valoir.

L'organisateur de croisières maritimes est la pièce centrale du système de la loi de 1966, la clef de voûte de la croisière maritime.

Il a vocation à être un "interlocuteur judiciaire valable".

Le croisiériste doit pouvoir, à priori, adresser toute réclamation, faire toute doléance à l'organisateur sans que celui-ci puisse s'esquiver derrière une qualité juridique d'intermédiaire.

La loi de 1966 distingue cependant entre divers dommages : d'une part les déconvenues et déceptions du voyage, ce que nous avons nommé le *"ludus" cessans* et qui est un préjudice essentiellement moral, et d'autre part les dommages soit à la personne, soit aux bagages du croisiériste, le *damnum emergens*.

Lorsque le croisiériste se plaint d'une inéxécution du programme de la croisière,l'organisateur en répond, sauf à démontrer que cette inexécution provient du fait de l'inexécution du contrat de passage.

Lorsque le croisiériste est blessé ou lorsque ses bagages sont perdus ou endommagés, l'organisateur en répond.

Nous avons recherché la nature juridique de ces règles ; selon nous, elles ont une triple nature.

Il s'agit de responsabilité, lorsque l'organisateur répond de sa faute. C'est ainsi que l'organisateur de croisières maritimes est tenu, comme tout organisateur de voyages, d'un certain nombre d'obligations qui gravitent autour de l'obligation principale d'organisation.

Il s'agit de "garantie contractuelle" lorsqu'il répond de son fait, sans qu'il y ait lieu d'examiner sa conduite.

Enfin, il est question de garantie chaque fois que l'organisateur est tenu de réparer le dommage causé au croisiériste et qui provient de l'activité d'un prestataire de service.

La règle est analogue à celle que l'on trouve dans l'article 99 du code de commerce en matière de commission de transport.

L'influence des règles spécifiques au domaine maritime est grande dans la croisière maritime.

Ainsi, l'organisateur, qui est garant du transporteur de personnes par mer, sera tenu dans les conditions et les limites du régime de responsabilité propre à ce transporteur.

Qu'en est-il de la garantie de l'organisateur lorsque le dommage ne résulte pas du contrat de passage ?

En l'absence d'un régime propre aux organisateurs de voyages, régime qui pourrait être celui d'une garantie absolue mais limitée, édictant de surcroît un délai de prescription spécifique, régime analogue à celui proposé par la Convention Internationale relative au contrat de voyage, il est nécessaire de procéder à une interprétation.

Nous pensons que l'organisateur doit être garant de tout prestataire de services, dans la mesure et aux conditions dans lesquelles ce prestataire est lui-même responsable.
Autrement dit, et d'une façon générale, l'organisateur de croisières maritimes est, dans l'hypothèse d'un dommage causé à la personne ou aux bagages du croisiériste, garant des prestataires que ce soit de transport ou que ce soit de séjour, dans la mesure où ces prestataires sont eux-mêmes responsables en vertu du régime qui leur est propre.

Ce régime de garantie vise à protéger les croisiéristes contre le renvoi vers des prestataires méconnus et lointains, en vertu du droit commun.
Mais il était un autre risque contre lequel il fallait le défendre : celui des promesses imprécises ou fallacieuses.

Un strict formalisme du contrat eut été un remède trop fort pour combattre les promesses abusives ; la loi de 1966 a utilisé une catégorie juridique à mi-chemin entre la solennité et le consensualisme, catégorie qui répond aux exigences modernes du droit.

En effet, en tant que contrat, la croisière maritime présente la particularité d'être un contrat teinté de solennité.
En outre, on ne peut affirmer qu'il s'agisse d'un contrat consensuel car, dans un tel contrat *solus consensus obligat* et, en matière de croisière maritime, le seul consentement est insuffisant pour la validité du contrat. Inversement, on ne peut déclarer que le contrat de croisière maritime soit un contrat solennel car la sanction classique du défaut de forme est absente.

Ainsi, en vertu du statut spécifique dont l'a doté la loi de 1966, le contrat de croisière maritime se démarque non seulement des catégories juridiques traditionnelles, mais encore des solutions jurisprudentielles dégagées en matière de contrat de voyage.

Le contrat de croisière maritime est un contrat aux formes nouvelles ; il constitue certainement le premier élément d'une construction d'ensemble plus vaste qui sera très probablement édifiée dans les années à venir.

La croisière maritime est le premier contrat individualisé de l'espèce des contrats de voyage. Faut-il y voir l'apparition d'un genre juridique nouveau, celui du droit des loisirs ?
Les nécessités pratiques et l'avenir le diront.

TRAITES ET OUVRAGES GENERAUX

BATIFFOL Henri : Droit international privé.
LGDJ. 4e éd. 1967.

CARBONNIER Jean : Droit civil.
Coll. Thémis.PUF. 1967.

CHAUVEAU Paul : Droit aérien.
Lib. tech. 1951.

Traité de droit maritime.
Lib. tech. 1958.

DERRUPPE Jean : Droit international privé.
Ed. Dalloz. coll. Mémento Dalloz. 1970.

ESCARRA et RAULT. Traité théorique et pratique de droit commercial.
T. 3, les contrats commerciaux. (éd. 1955).

JUGLART Michel de : Traité élémentaire de droit aérien.
Préface Ripert. LGDJ. 1952.

LEMOINE Maurice : Traité de droit aérien.
Sirey. éd. 1947.

LEREBOURS - PIGEONNIERE Paul. Droit international privé.
Ed. 1970. Dalloz.

MARTY et RAYNAUD. Droit civil.
Ed. Sirey.

MAZEAUD Henri, Jean, Léon : Leçons de droit civil.
T. 1 (3 volumes)
vol. 1 : introduction générale 1967.

T. 2 (2 volumes)
vol. 1 : théories générales 1969.

T. 3 (2 volumes)
vol. 2 : principaux contrats 1974.

MAZEAUD et TUNC : Traité théoriques et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle.
Préface H. CAPITANT ; 6 éd. 1965 (Monchrétien).

RIPERT Georges : Traité élémentaire de droit commercial.
8 éd. 1974.

RODIERE René : Droit des transports.
Sirey. T. 2. éd. 1955, T. 3. éd. 1960.
Mise à jour 1961.

Traité général de droit maritime.
Dalloz. T. 1. éd. 1967, T. 2. éd. 1968, T. 3. éd. 1970.

SOLUS et PERROT : Droit judiciaire privé.
Sirey. T. 2. La compétence 1973.

VINCENT Jean : Procédure civile.
Précis Dalloz 1969.

OUVRAGES PARTICULIERS ET THESES

COUVRAT Pierre : Les agences de voyages en droit français.
(éd. LGDJ. 1967).
Thèse Poitiers 1965.

DUPEYROUX Jean-Jacques : Contribution à la théorie générale de l'acte à titre gratuit.
Thèse Toulouse 1955.
Ed. LGDJ. Paris. n° BIUT 90 350-1955-19.

DU PONTAVICE Emmanuel : Droit et pratique des transports maritimes et affrétements.
Ed. J.Delmas et Cie.
Coll. ce qu'il vous faut savoir. Ed. 1970.

GUYENOT Jean : La responsabilité des personnes morales publiques et privées.
Considérations sur la nature et le fondement de la responsabilité du fait d'autrui.
Ed. LGDJ. 1959. n° BIUT 92 375-31.

ROTONDI Mario : Le transport de personnes dans la jurisprudence par R. RODIERE, R. ABADIR, A. CHAO, sous la direction du prof. M. ROTONDI.
Lib. tech. 1973.

SESSELI Jacques : La notion de faute dans la CIV.
Thèse Lausanne. 1961.
Ed. Sa de l'imprimerie Rencontre. n° BIUT 378-1961-15.

STARCK Boris : Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de GARANTIE et de PEINE PRIVEE.
Thèse Paris 1947.
Ed. L. Rodstein. n° BIUT 90341-1947-1.

VINEY Geneviève : Déclin de la responsabilité individuelle.
Thèse Paris 1965.
Ed. LGDJ. n° BIUT K.1002-53.

WISWALD Jean-Pierre : Les agences de voyages, problèmes relatifs à leur activité et à leur responsabilité.
Thèse Lausanne 1964.
Ed. Imprimerie Pont Frères. n° BIUT 90 378-1964-18.

ARTICLES, CHRONIQUES, ETUDES ET NOTES

BOITARD Michel : Note sous cass. 5 déc. 1951.
JCP. 1952-II-7199.

BRIERE de L'ISLE Georges : La faute inexcusable.
D. 1970-ch-73.

CAS Gérard : Note sous cass. civ. 1er 5 janv. 1961.
Rev. gen. Air 1961-81.

CHAUVEAU Paul : Le passage maritime gratuit.
Etudes offertes à Alfred JAUFFRET. p. 199.

Rétrospective d'activité in DMF.

Le projet de loi sur la responsabilité du transporteur par air.
D. 1955-ch-81.

La croisière maritime.
JCP. 1959-ch-1498.

Note sous Paris 25 juin 1965.
D. 1966-2-408.

Note sous cass. crim. 17 mai 1966.
D. 1966-2-519.

Note sous Rouen 12 avril 1967.
D. 1968-2-517.

Note sous cass. civ. 1er 4 juillet 1967.
JCP. 1967-II-15234.

Note sous cass. civ. 1er 24 juin 1968.
D. 1968-2-745.

Note sous Chambéry 18 fév. 1969.
D. 1969-2-327.

Note sous cass. crim. 3 déc. 1969.
D. 1970-2-81.

Note sous Rennes 15 oct. 1971.
JCP. 1972-II-17041.

Note sous cass. crim. 9 janvier 1975.
D. 1976-2-117.

COMBALDIEU : Réquisitoire.
Journal des agréés 1958. p. 145.

COUVRAT Pierre : Le projet de Convention internationale relative au contrat de voyage.
D. 1969-ch-57.

Le contrat touristique.
IXème congrès de l'académie de droit comparé.
Téhéran 1974.

Note sous cass. civ. 1er 15 déc. 1969.
D. 1970-2-326.

Note sous cass. civ. 1er 27 oct. 1970.
D. 1971-2-449.

DU PONTAVICE Emmanuel : Rev. trim. dr. com. 1966-708.

Note sous cass. crim. 3 déc. 1969.
DMF. 1970-12.

DU PONTAVICE et DE JUGLART : cass. civ. 1er 24 juin 1968.
JCP. 1969-II-15704.

GORE François : Note sous cass. com. 5 déc. 1951.
D. 1952-2-449.

HERZOG Jean-Baptiste : Réquisitoire sous trib. gr. inst. Seine.
13 mars 1963.
Gaz. pal. 1963-I-388.

JAMBU-MERLIN : Dol et faute lourde.
D. 1955-ch-89.

LEVEL Patrice : Note sous Paris. 8 juin 1972.
JCP. 1973-II-17382.

LINDON : Concl. sous cass. civ. 1er 5 déc. 1967.
JCP. 1968-II-15350.

MASCLET Jean : Gaz. pal. 1968-2-ch-102.

MAURIN Olivier : Obs. sous Aix. 3 juillet 1973.
DMF. 1974-24.

MERIMEE Jacques : Commissionnaire de transport in droit commercial.
T. 1. Encyclopédie Dalloz.

P. L. : Note sous cass. 2 déc. 1964.
JCP. 1965-II-14041.

PLAQUEEL André : Note sous cass. civ. 8 oct. 1959.
S. 1960-2-33.

POCHON Gabriel : Note sous Rouen. 6 fév. 1961.
D. 1961-2-244.

POMPEI : Rq. sous cass. crim. 17 mai 1966.
D. 1966-2-471.

QUINN S : The united states travel agent and his status of his legal liability.
Dr. europ. transp. 1968-3-II. p. 1086.

RIPERT Georges : Note sous cass. com. 19 juin 1951.
D. 1951-2-718.

RODIERE : La notion de dépôt nécessaire.
D. 1951-ch-123.

Y-a-t-il une responsabilité contractuelle du fait d'autrui ?
D. 1952-ch-241.

La responsabilité des agences de voyages.
D. 1958-ch-241.

Transports maritimes.
Encyclopédie Dalloz. Droit commercial T. 3.

Note sous cass. Paris. 25 nov. 1955.
JCP. 1956-II-9240.

Note sous cass. civ. 1er 13 nov. 1956.
JCP. 1957-II-9799.

Note sous trib. com. Seine 4 janvier 1957.
JCP. 1957-II-9932.

Note sous cass. com. 19 juin 1957.
D. 1958-2-135.

Note sous Paris. 16 avril 1964.
JCP. 1965-II-13825.

Note sous cass. civ. 2ème 3 janvier 1964.
D. 1064-2-304.

Note sous trib. corr. Versailles 11 juillet 1964.
JCP. 1964-II-13962.

Note sous cass. civ. 1er 27 oct. 1970.
JCP. 1971-II-16624.

Note sous cass. 10 nov. 1971.
JCP. 1972-II-16624.

Note sous cass. com. 4 juillet 1972.
D. 1973-2-41.

Note sous cass. civ. 1er 15 oct. 1974.
JCP. 1974. Ed. CI. 11334.

Note sous Paris. 27 janvier 1975.
D. 1975-2-336.

SOYER Jean-Claude : Le droit nouveau des contrats d'affrétements et des transports maritimes.
DMF. 1967-375 (2ème Partie).

SPASIANO Emilio : Note sous corte de cassazione. 5 maggio 1961.
N 1041. Riv. dir. nav. 1962-II-64.

VANDERPERREN Willem : Etude sur un projet de CI relative aux agences de voyages.
Dr. europ. transp. 1968. p. 935.

Rapport explicatif sur le projet de CI relative aux contrats de voyages, CCV.
Dr. europ. transp. 1968-II-3. p. 1041.